Weltkrieg und Flotte

Von

Bogislav von Selchow

Korvettenkapitän
im Admiralstab der Marine

---

1. bis 15. Tausend

Berlin 1918

Verlag von Karl Siegismund
Königl. Sächs. Hofbuchhändler

940.3142
Se4w

Das Deutsche Reich liegt mitten im Herzen Europas, nirgends an die großen Weltmeere grenzend wie England, Frankreich, Spanien und die Völker der neuen Welt. Lange ist es her, daß die Wikinger die Meere befuhren, daß die Hansa ihre Flaggen wehen ließ über den Ozeanen. Die Kriegsmarine des neuen Deutschen Reiches aber und seine Handelsflotte sind noch zu jung, als daß sie die Kenntnis der Weltmeere, ihrer Erscheinungen und ihrer Beziehungen, schon in genügendem Maße uns hätten vermitteln können. Wenn die folgenden Zeilen daher etwas erzählen wollen von dem Wirken der deutschen Marine in diesem Weltkriege, so erschien es angebracht, nicht sowohl Daten zu bringen und Zahlen und Ereignisse, sondern vielmehr den Leser auch ein wenig mit der Luft zu infizieren, die der Seemann atmet, und ihm ab und zu ein paar Bilder zu malen aus seinem Leben und seinem Beruf. Denn Taten sind keine Geschehnisse an sich, sondern wollen verstanden werden aus dem Denken und Fühlen und dem Charakter derer heraus, die sie vollbringen.

Helen More
Gen. War 1820 St. 17

Die Erde ist der sichere Boden, auf dem wir stehen. Sie trug unsere Wiege. Sie gab uns Brot und Wein und Leben. Ihre Bäume gaben dem Müden Schatten, ihr Boden dem Hungernden Nahrung, ihre Wiesen dem Erschöpften Erholung, ihre Wälder dem Wandernden Schutz, ihre Felsen dem Wagenden Kraft. Wir sind Menschen von der Erde geboren und wieder zu Erde werdend, wenn unsere Zeit gekommen ist. Und so tragen wir alle, die das Leben auf die Erde gestellt, gleiche Züge und gleiche Neigungen, unterschiedlich nur, soweit die Sonne näher oder ferner zu unseren Wohnungen steht; und gehen im selben Gleichschritt über die immer gleiche Erde.

Anders der Seemann. Sein Element ist das Meer, das ewig sich bewegende. Freund ist es ihm und Feind. Kampf-

P44009

platz und Ruhstatt, Arbeitsfeld und die Heimat seines Feierabends. Wenn der Frühling über die Erde geht, wenn der Sommer die reifen Garben bringt und der Herbst das Laub goldet und die Traube reift, er sieht das alles nicht. Einsam und doch unendlich reich, ruhig und doch im ewigen Wechsel, still und doch im endlosen Kampf, so lebt er, ganz auf sich gestellt, sein hartes Leben, von dem die Runen berichten, die sich um das klare Auge eingegraben.

Er ist ein anderer Mensch als wir, die uns immer die sichere Erde trägt: schweigsam, große Worte verweht der Sturm; schnell, ein zu spätes Kommandowort vernichtet das Schiff; selbständig, die See wartet nicht; hart, wer nicht zupackt, meistert das Leben nicht.

Der Beruf des Seemanns ist der Beruf der Kontraste. Darin liegt sein Zauber, darin wurzelt sein Weh. In dem Zustande des „himmelhochjauchzend, zu Tode betrübt" des Jünglings erhält den Seemann sein Leben mit seinen schroffen Übergängen bis ins Alter. Und deshalb bleibt das Herz jung, wenn das Haar längst grau geworden. Bald von den Großen der Erde unter anderer Sonne festlich empfangen, bald in harter Arbeit im Ringen mit Meer und Sturm, bald wochenlang im gleichmäßig schleppenden Tagestrott ermüdend im ehernen Alltag der Pflicht, aber nie stehenbleibend, immer wird der Horizont weiter herausgeschoben, immer das Glück einer Stunde einem Leben in der Ofenecke vorgezogen, täglich gar mancher Irrwahn des eigenen Herdes durch Verkehr mit Andersdenkenden aus den Köpfen geräumt.

Aber so sehr der Seemann das Meer liebt, eine Sehnsucht hat jeder. Er möchte einmal später, wenn er sich müde gerungen hat, ein Fleckchen Erde sein eigen nennen, hart am Rande der See, die ihn trug, mit Bäumen und Blumen und Steinen und allem, was er entbehrt hat ein langes Leben lang. Und die Blumen wird er pflegen und warten und begießen, und so träumt er sich sein Paradies zurecht in den einsamen Nächten auf der Brücke und trägt alle die Sauberkeit hinein, die auch an Bord sein Stolz ist, und all die Behaglichkeit, wie sie nur die Familie gibt und

der heimische Herd und das Haus, auf dem sicheren Boden der Erde gebaut.

So fühlten sie und träumten, als der Fürstenmord von Sarajewo den Funken in das Pulverfaß auf dem Balkan warf. Und nun kamen sie, wie alle kamen, die Grenzen zu schirmen und zu kämpfen, wo das Vaterland sie brauchte. Sie kamen, jung und alt, Bestmann und Steuermann, Leichtmatrose und Bootsmann, alle gezeichnet mit dem Zeichen, das das Meer auf die bartlosen Wangen drückt, allen, die auf ihm wohnen.

Und während das deutsche Heer in ungeahntem Ruhmeslauf vorging von Sieg zu Sieg, da warteten sie auf ihren Schiffen der Stunde, die den Feind aus dem sicheren Schutz seiner Häfen herausbringen würde, warteten, bis die Sonne aufging über dem Tage vom Skagerrak, und warteten weiter in emsiger Arbeit auf ein zweites Skagerrak.

Warum dies Warten nötig war, das zu verstehen ist zweierlei notwendig, einmal eine kurze Vergegenwärtigung der geographischen Lage, und zweitens ein kurzer Rückblick auf die letzten Jahre.

Daß die geographische Lage im Seekriege von derselben Wichtigkeit ist wie im Landkriege, liegt auf der Hand; halten wir uns diese, und zwar die in der Nordsee, da England unser Hauptgegner ist, vor Augen. Denkt man sich ein rechtwinkliges Dreieck, und zwar die Hypotenuse von Süden nach Norden, die Katheten nach Osten zeigend. Da, wo die Katheten im Osten aufeinanderstoßen, liegt die Basis der deutschen Flotte. Die Schenkel selbst hören schon sehr bald auf, deutsch zu sein. Der südliche Schenkel wird holländisch, der nördliche erst dänisch, dann norwegisch, und die Enden der Katheten werden, wenn auch nicht ganz, so doch beinahe verbunden durch eine lange, nordsüd laufende Hypotenuse, die England heißt, eine Hypotenuse, die oben und unten leicht beherrschbare Öffnungen freiläßt, eine Hypotenuse, die zahlreiche Häfen, also Ausfalltore und Einlaufmöglichkeiten hat. Zu diesen Vorteilen kommt für England hinzu, daß es auf seiner Westseite noch mal über dieselbe Zahl, und zwar noch geschützterer Häfen verfügt, während

der im Osten, in dem sogenannten nassen Dreieck, wohnhafte Gegner nur aus einem Loche herauskam. Denkt man sich einmal diese Hypotenuse weg; dann liegen plötzlich alle Ozeane frei vor uns. Diese Hypotenuse aber ist die große Schranke, die uns absperrt von den Weltmeeren. Aus dieser ungünstigen geographischen Lage ergeben sich alle die gewaltigen strategischen Nachteile, die wir seit Kriegsbeginn mit in den Kampf zu nehmen hatten: England weiß, woher wir kommen. Wir wissen nicht, woher der Gegner kommt. England weiß, wohin wir zurück müssen nach der Schlacht, während die englische Flotte von Südwest über Westen nach Norden jeden beliebigen Kurs einschlagen kann und so fort. Ich werde im nachstehenden auf den einen oder anderen Nachteil zurückkommen, möchte nur gleich von vornherein bitten, sich dieses Bild unserer strategisch recht wenig günstigen geographischen Lage immer vor Augen zu halten.

Als der Krieg ausbrach, war unsere Lage zur See die folgende: Das Flottengesetz von 1898 hatte die Möglichkeit des Baues einer deutschen Flotte geschaffen. Die Grundlage für das Flottengesetz war der Risikogedanke gewesen, d. h. die Flotte sollte so stark sein, daß das Risiko für den Gegner, sie anzugreifen, zu gewagt wäre. Die Flotte sollte dem immer wachsenden deutschen Handel einen Schutz schaffen auf den Weltmeeren, mit anderen Worten, das den engen binnenländischen Grenzen entwachsene Deutsche Reich beanspruchte eine seiner Weltstellung entsprechende Weltgeltung, die nur durch Seegeltung, also durch eine deutsche Flotte zu erreichen war. Im Jahre 1900 kam das zweite Flottengesetz, dessen Flottenbestand unter der Bedingung als ausreichend erkannt wurde, daß England nicht in der Lage wäre, seine ganzen Seestreitkräfte gegen das Deutsche Reich zu vereinigen. Die Novellen von 1906 und 1912 verbesserten und vervollständigten das Flottengesetz.

Das Flottengesetz wäre beendet gewesen im Jahre 1920, d. h. im Jahre 1920 wäre der erstrebte Zustand baulich, entsprechend später infolge der notwendigen Ausbildung auch tatsächlich erreicht worden.

Als der Krieg im Jahre 1914 ausbrach, waren wir also noch über ein halbes Dutzend Jahre von diesem Zustand entfernt, ganz abgesehen davon, daß die Voraussetzung nicht erfüllt war, daß England nicht in der Lage sei, seine ganzen Seestreitkräfte gegen das Deutsche Reich zu vereinigen. Es war vielmehr das Gegenteil der Fall. Die englische Seemacht hatte nach Faschoda Frankreich, nach Tsuschima Rußland, nach der Lissaboner Revolution Portugal, nach der skandinavischen Teilung Norwegen mehr oder minder in seinen Machtkreis gezogen und rüttelte gleichzeitig, um die Einkreisung des Deutschen Reiches vollkommen zu machen, an den Grundfesten des Dreibundes. Daß Italiens strategische Bahn Genua—Rom im Bereich der englischen Schiffsgeschütze lag, konnte nicht oft genug betont, daß Italiens Fabriken von englischer Kohle lebten, nicht oft genug auf dem Kapitol zur Sprache gebracht werden. Diese seit Jahren vorbereitete Lage hatte es England ermöglicht, seine gesamte Flotte in der Nordsee zu vereinigen.

Das Jahr 1914 verlief, von dem Vorpostengefecht am 28. August abgesehen, für die deutsche Flotte ohne besondere Ereignisse. Da, wo sich ihr eine zur Unterstützung des Landkrieges dienende Aufgabe bot, nämlich bei der Verhinderung der Truppentransporte zwischen Dover und Calais, untersagte dies die geographische Lage. Diese Transporte deckte die der deutschen um ein Mehrfaches überlegene und auf ihre Basis gestützte sowie durch Minen und Sperren geschützte englische und französische Flotte, während die weit schwächere deutsche Flotte Hunderte von Meilen hätte zurücklegen müssen, dabei einen großen Teil, den Ärmelkanal, durch feindliches Gebiet, bevor sie auf dem Kampfplatz den überlegenen Gegner getroffen hätte.

In dieser Zeit eroberte die Armee Belgien und schuf der Marine auf dem Ende der südlichen Kathete eine neue und äußerst wichtige Stellung.

Die Tätigkeit der englischen Marine beschränkte sich während dieser Zeit auf eine Absperrung der Nordsee. Wer in Deutschland gedacht hatte, daß England mit Rücksicht auf die Neutralen zu einer engen Blockade schreiten würde, sah

sich getäuscht. Der Geist der Clive und Warren Hastings, denen Politik und Recht inkommensurable Größen waren, lebte auch heute noch in den Enkeln fort.

Wie ich schon eingangs erwähnte, waren in der Nordsee nur zwei Ausgänge zu bewachen: Im Süden auf der einen Seite England und das bald englisch gewordene Calais, im Norden auf der einen Seite England, auf der andern Norwegen, das die überaus kluge englische Politik im Jahre 1905 von dem deutschfreundlichen Schweden getrennt und dem es einen parlamentarischen Schattenkönig und eine englische Königin verschafft hatte.

Gegen diese Art der unter englischer Küste errichteten Blockade konnte die deutsche Flotte infolge der erwähnten geographischen Lage zunächst nichts ausrichten, und auch der Erfolg des Kapitänleutnants Weddigen, der die drei englischen Panzerkreuzer vernichtete, änderte hieran nichts.

Während die deutsche Hochseeflotte sich so auf gelegentliche Vorstöße an die englische Küste und auf Bombardierung derselben beschränken mußte, immer in der Hoffnung, die englische Flotte dadurch einmal herauszulocken, setzte vom ersten Tage an deutscherseits ein sehr energischer Minenkrieg ein. Unmittelbar nach der Kriegserklärung lief die „Königin Luise" aus und legte Minen vor der Themse, dabei englischen Kreuzern zum Opfer fallend, aber einen davon vernichtend.

Ferner liefen die deutschen U-Boote aus, brachten zahlreiche Einzelerfolge mit nach Hause und zwangen auf diese Weise die englische Großkampfflotte, sichere Häfen aufzusuchen.

Während die deutsche Flotte sich häufig in der Nordsee zeigte, gelang es nur zweimal, die Engländer zu Gesicht zu bekommen. Es war dies der 28. August 1914 und der 24. Januar 1915, an welchen beiden Tagen es zu bedeutungslosen Zusammenstößen zwischen Kreuzern kam. Daß die englische Flotte sich derart zurückhielt, war politisch durchaus erklärlich. Da an ihr die Weltmachtstellung Großbritanniens hing, war es verständlich, daß sie nur dann eingesetzt werden durfte, wenn ein sicherer Erfolg winkte.

Auf den Sieg des Grafen Spee bei Coronel und die Taten des Kreuzergeschwaders glaube ich nicht weiter eingehen zu brauchen, da diese bereits der Geschichte angehören. Die Taten der „Emden" unter dem Fregattenkapitän v. Müller zwangen selbst dem Gegner Achtung ab, der dem gefangenen Kommandanten seinen Säbel ließ.

Ebenso bedarf es keiner besonderen Erwähnung der Leistungen, die unsere Kreuzer „Goeben" und „Breslau" im Mittelmeer vollbracht haben. Ich kann mich hier begnügen mit dem, was der bekannte englische Marinesachverständige G. Fiennes am 27. Januar im „Observer" über den Vorstoß der beiden Kreuzer schreibt, dem die „Breslau" zum Opfer fiel:

„Keine zwei andere Schiffe haben in der Weltgeschichte einen so unheilvollen Einfluß auf die Politik ausgeübt. Schon 1912 hatte das Erscheinen der „Goeben" vor Konstantinopel einen nachhaltigen Eindruck auf die Türkei gemacht. Kein Fehler aber kam uns je so teuer zu stehen wie der, daß wir die „Goeben" aus Messina entwischen ließen. Ihrem Entwischen verdanken wir die Hekatomben von Gallipoli, den Eintritt Bulgariens in den Krieg und das Salonikiabenteuer, das unseren Hilfsquellen eine so große Last auferlegt hat. Die gleiche Ursache hat uns behindert an der vollen Ausnutzung unserer Seemacht in Ägypten und Palästina. Der Eintritt der Türkei in den Krieg hat den deutschen U-Booten unbezwingbare Stützpunkte im östlichen Mittelmeer verschafft."

Bis heute haben wir, wenn wir von den erwähnten kleinen Gefechten absehen, die ohne Einfluß auf den Gang der Ereignisse geblieben sind, nur eine große Schlacht erlebt, die Seeschlacht vor dem Skagerrak. Bei der Kürze der Zeit muß ich es mir versagen, auf die Schlacht selbst einzugehen, die für uns einen großen unbestreitbaren Sieg über den mehr als doppelt so starken Gegner bedeutete, da die englischen Verluste die deutschen um das Drei- bis Vierfache überstiegen, und deren greifbarste Folge die Absetzung des englischen Flottenchefs war. Daß die Engländer, nachdem sie zuerst den deutschen Sieg zugegeben

hatten, versucht haben, ihn später wieder herabzusetzen, ist erklärlich. Man verkleinerte die englischen, vergrößerte die deutschen Verluste, veränderte das Schlachtbild und wollte vor allem den Eindruck erwecken, als ob sich die Schlacht in der Nähe der deutschen Küste abgespielt habe und als ob auf deutscher Seite „unkommentmäßige" Mittel, wie U-Boote, Luftschiffe und Minen, mitgewirkt hätten, da man durchaus nicht zugeben wollte, daß deutsche Führung, Leistung und Waffenwirkung den Sieg davongetragen haben.

Von alledem war nichts der Fall. Es war eine Seeschlacht im offenen Meer, etwa 200 Seemeilen von der deutschen und etwa ebensoweit von der englischen Küste entfernt, eine Seeschlacht, die sich auf beiden Seiten lediglich zwischen Linienschiffen, Kreuzern und Torpedobooten abspielte. Keine Zufälligkeiten irgendwelcher Art gaben in ihr den Ausschlag, nicht Wind, nicht Wetter, nicht See, nicht Sonne, und weder Luftschiffe, noch U-Boote, noch Minen wirkten auf deutscher Seite mit. Der zielbewußte Wille des deutschen Führers, den Gegner zu fassen und zu schlagen, die hohe Friedensausbildung des deutschen Flottenpersonals, eine vorzügliche Waffenschulung und Sicherheit der Handhabung auch im feindlichen Feuer, ein Schiffsmaterial, das die Erwartungen derer, die es in gründlichster deutscher Arbeit zusammengefügt, noch überbot, und Waffen, die an Durchschlagskraft und Wirkung im Ziel das zum Teil größere Kaliber des Gegners noch übertrafen, das waren die Faktoren, die dies gewaltige Ringen zur See zu deutschen Gunsten entschieden. Übrigens schreibt die englische Zeitschrift „Truth" in einem Artikel vom 2. Januar 1918, indem sie die Marinebilanz zieht:

„Bei vier Angriffen auf unsere Küste wurde dem Feind nur ein einziger Verlust beigebracht; während man sich jetzt allgemein darüber klar ist, daß die Jütlandschlacht ein unrühmliches Fiasko darstellt."

Es ist von manchen Seiten versucht worden, das Vertrauen zu erschüttern zu dem Material unserer Flotte, zu unserer Marinepolitik und unseren Panzerstärken und

Kaliber, sowie unsere Schiffsgrößen und Schiffsgeschwindigkeiten als unzureichend anzusprechen. Die Seeschlacht vor dem Skagerrak hat all dem Gerede dieser Unverantwortlichen für derartige Kritik den Boden entzogen. Ein Staatssekretär des Reichsmarineamts ist, wie die meisten anderen auch, ein Mensch, der nicht aus dem Vollen schöpfen kann, sondern der aus dem Vorhandenen, in diesem Falle aus den nach hartem Kampf errungenen Mitteln für den Marineetat, das Beste machen muß. Hätte er an Milliarden zur Verfügung gehabt, was ihm an Millionen bewilligt wurde, es hätte nicht eines Mannes wie des Großadmirals von Tirpitz bedurft, um die deutsche Flotte zu schaffen.

Ich möchte bei Gelegenheit der Erwähnung der Skagerrakschlacht kurz eingehen auf die Unterschiede zwischen Landkrieg und Seekrieg, und dies um so mehr, als ich mich persönlich an beiden Teilen der Kriegführung beteiligt habe, einmal als Bataillonskommandeur, bis ich bei Ypern verwundet wurde, und zur See unter anderem in der Schlacht vor dem Skagerrak als Erster Offizier eines Linienschiffes.

a) Raum. Was zunächst den Raum betrifft, so ist hier ein grundlegender Unterschied zwischen Land- und Seekrieg. Der Landkrieg will Gelände erobern, er kämpft um jeden Quadratmeter Raum. Im Seekrieg spielt der Raum in der Schlacht keine Rolle. Man kann von einem „Kampfplatz behaupten" nicht sprechen; denn die Schlacht kann sich meilenweit hinziehen. Nacht oder Nebel kann die Kämpfenden trennen und der Unterlegene zufällig nach der Schlacht auf dem Kampfplatz stehen, auf dem die Schlacht begann. Andererseits gibt ein völliger vernichtender Sieg dem Sieger mit einem Schlage die Seeherrschaft über alle Ozeane.

b) Zeit. Die großen Schlachten des Landkrieges dauern wochen-, ja monatelang, eine Seeschlacht wird in Stunden entschieden. Die größte Seeschlacht dieses Krieges vor dem Skagerrak, die größte, die bisher überhaupt geschlagen worden ist, soweit die Zahl der Schiffe in Frage kommt, begann um 4 Uhr 40 Minuten nachmittags und endete am nächsten Morgen. Die Armee kann der kämp-

fenden Front immer neue Reserven zuführen, kann jede Nacht die Vorräte der vordersten Linie an Proviant und Munition ergänzen. Bei der Flotte ist dies ausgeschlossen. Jedes Schiff verfügt, von der Munition abgesehen, nur über verhältnismäßig wenige Tage Heizmaterial, zu dessen Ergänzung es den heimischen Hafen aufzusuchen gezwungen ist.

c) Personal. Im Landkriege kämpfen Millionen gegen Millionen, im Seekriege Tausende gegen Tausende. Im Landkriege gilt es, jeden einzelnen Gegner zu töten oder gefangenzunehmen. Im Seekriege genügt es, dem größten Schiff einen vernichtenden Treffer beizubringen. Die weitere Arbeit der Vernichtung derer, die auf ihm kämpfen, besorgt dann das Meer. Im Landkriege befiehlt zwar der Wille des Kompagniechefs, aber jeder einzelne kann beim Sturm mit mehr oder weniger Mut diesem Befehl verschieden nachkommen, der Tapfere als Erster den feindlichen Graben stürmen, der Feige in einem Granattrichter vorsichtig die Nacht abwarten. Im Seekampf befiehlt über das „Ran an den Feind" nur ein Wille, der des Seebefehlshabers. Jeder muß mit. Der Tapferste kann nicht eher an den Feind als irgendein anderer. Der Feigste kann nicht zurückbleiben. So ist das Schiff die ausgesprochenste Monarchie, die es auf Erden gibt, und muß es seiner Natur nach bleiben für alle Zeit.

d) Material. Ein modernes Linienschiff, das 1200 Mann Besatzung hat, kostet über 60 Mill. Mark. Die Kosten eines personell etwa gleich starken Bataillons sind im Vergleich hierzu eine verschwindende Summe. Ein Bataillon kann man in wenigen Monaten einkleiden, ausrüsten und einexerzieren. Bau und Bereitsein eines Schiffes verlangt dieselbe Anzahl Jahre.

e) Ausbildung. Das gleiche gilt für die Ausbildung der Besatzung. Das Schiff ist vielleicht der komplizierteste Apparat, den es gibt, den zu beherrschen eine außerordentliche Detailkenntnis erfordert.

f) Stand des Führers. Auch hier ist ein grundlegender und für die Flotte ungünstiger Unterschied zwischen

Heer und Marine festzustellen. Zu Lande leitet der Führer bis weit herunter zum Stabsoffizier von hinten. Er ist dem feindlichen Geschützfeuer nicht oder nur wenig ausgesetzt. Ihn stört nicht das Stöhnen der Verwundeten, nicht das Donnern der Geschütze, nicht das Einschlagen der Granaten bei seiner Befehlserteilung. Nur der Draht kann heute noch die immer größer gewordene Entfernung zwischen dem Generalkommando und der vordersten Linie, ja selbst zwischen dem Regimentskommandeur und dieser, überbrücken. Anders die Führer an Bord, der Kommandant, der Geschwaderchef, der Flottenchef. Sie alle sind dem feindlichen Feuer genau so ausgesetzt wie jeder Matrose. Mitten im Einschlagen der Granaten müssen sie ihre Befehle geben. Ja, der Führer ist noch mehr der feindlichen Gegenwirkung ausgesetzt als jeder andere, weil naturgemäß der Gegner das Flaggschiff ganz besonders aufs Korn nimmt. So wurde in der Seeschlacht vor dem Skagerrak der Chef des III. Geschwaders, Vizeadmiral Behnke, selbst schwer verwundet, der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe, Vizeadmiral v. Hipper, mußte während der Schlacht sein zusammengeschossenes Flaggschiff verlassen und auf ein anderes Schiff seines Verbandes übersteigen. Während aber der Feldherr zu Lande häufig seinen Platz so wählen kann, daß er einen Überblick hat über das Gelände, ist der Seebefehlshaber eingezwängt in vier enge Panzerwände, die ihm so gut wie jede Sicht sperren, ohne ihm letzten Endes vor Volltreffern wirklichen Schutz zu gewähren.

g) Wehrmacht und Politik. Noch auf einen Unterschied darf ich hinweisen, der sich häufig unangenehm bemerkbar macht. Das ist der Unterschied zwischen Heer und Marine in ihrer Stellung zur Politik. Die Armee ist hierin weit unabhängiger von der Politik, als es die Marine ist, die im Kriege selbst noch immer bis zu einem gewissen Grade Werkzeug der Politik bleibt. Dieser Unterschied macht es auch erklärlich, daß der Seeoffizier über viele Fragen nicht so frei sprechen kann, wie es der Landoffizier zu tun in der Lage ist; denn fast jedes Thema, das zur Erörterung steht, hängt irgendwie mit poli-

tischen Faktoren zusammen, die hemmend oder fördernd in den Gang der Ereignisse eingreifen.

h) Behagen. Endlich gibt es noch einen Unterschied zwischen Landschlacht und Seeschlacht. Dieser wurzelt in der Verschiedenheit des inneren Behagens während der Schlacht. Wer im feindlichen Trommelfeuer im Schützengraben liegt, ist gleichsam losgelöst von aller Erdenschwere, d. h. er hat abgeschlossen mit allem, er fühlt sich frei von jeder Last, vor allem im besonderen von jeder Wissenslast. Was er zu tun hat, sagt ihm der natürliche Menschenverstand, sagt ihm seine militärische Vorbildung und der gesunde Selbsterhaltungstrieb im Kampfe Mann gegen Mann. Ganz anders ist es an Bord. Hier sind Offizier, Maat, Matrose, Heizer nicht so frei. Hier lastet ein großes Wissen auf ihnen, das jeden Augenblick angewandt werden will. Der Mann an Bord muß sehr vieles gelernt, ja auswendig gelernt haben. Wenn eine Granate einschlägt, müssen sofort die nötigen Befehle gegeben werden, was zu geschehen hat. Werden diese Befehle falsch oder zu spät gegeben, so ist vielleicht das Schicksal des ganzen Schiffes bedroht. Das Schiff hat Hunderte von Abteilungen. Jede hat ihre Lenzvorrichtung, ihre Flutvorrichtung, ihre Feuerlöscheinrichtung, ihre Verschraubungen, ihre Ventile, ihre Rohre und Hähne. Die Kenntnis von alledem — und das ist auf einem großen Schiff sehr viel — müssen Offizier und Mann an Bord jeden Augenblick zur Hand haben. Sie müssen das alles wissen beim Einschlagen der Granaten, beim Wasserbruch, bei Feuer, und dann noch, wenn die sorgsam mit Schildern versehenen Räume sich zum Trümmerfeld gewandelt und alle Verschraubungen und Ventile begraben haben. Dieses Wissen kann ihnen der größte Mut nicht ersetzen. Das muß man gelernt haben, wie der Schuljunge seine Vokabeln. Das muß man wissen. Und da man an Bord bei der ungeheuren Fülle technischer Einrichtungen eigentlich nie auslernen kann, so kann man nicht so frei von aller Erdenschwere in eine Seeschlacht gehen, wie in eine Landschlacht.

Aus der großen Fülle der Unterschiede zwischen Land- und Seeschlacht seien nur diese wenigen herausgenommen. Das andere Element hat andere Voraussetzungen, stellt andere Forderungen, bietet andere Möglichkeiten. Ein Grundsatz aber bleibt der gleiche im Kampfe zu Lande, zu Wasser, unter Wasser oder in den Lüften, der gleiche im Jahrhundert der Technik, wie er schon galt in der warmen Vorzeit des Oligozän, und wird es bleiben, wenn längst Geschütz und Mine, Panzerschiff und U-Boot moderneren Waffen das Feld geräumt, der ewige Fundamentalsatz jedes Kampfes und jeder Tat:

Angriff siegt,

Verteidigung verliert.

Nächst der Skagerrakschlacht hatte die Marine bei der Unternehmung gegen die Baltischen Inseln Gelegenheit, sich vor aller Augen zu betätigen. Die gemeinsame Operation von Heer und Flotte gegen Ösel und Dagö war bei den verwickelten und anders gearteten Befehlserteilungsverhältnissen ein Wagnis, zumal bekannt war, wie schwer die Inseln durch feindliche Artillerie befestigt und wie sicher sie durch zahlreiche, der Lage nach uns unbekannte Minensperren geschützt waren. Minen sind an und für sich eine höchst unangenehme Waffe, weil jeder, der sie berührt, in die Luft fliegt. Unsere Minensuch- und Räumformationen waren notwendig in der Nordsee beschäftigt, um die Wege für die U-Boote freizuhalten. Wir konnten daher nur relativ wenige für den Osten abgeben. Dazu kam, daß die Russen gerade im Minenwesen schon in Friedenszeiten Meister waren, und wir daher auf gut wirkende Minensperren gefaßt sein mußten. So war uns beispielsweise bekannt, daß die Russen Minenankertaue konstruiert hatten, die die feindlichen Suchleinen durchließen, die also das Minensuchen illusorisch machen. Trotz alledem gelang die in beiderseitigem Einvernehmen durchgeführte Operation in einer geradezu schulmäßigen Weise und hat sogar englische Fachstimmen mit ihrer Anerkennung nicht zurückhalten lassen. Kiel und Ösel sind geographisch die beiden Eckpfeiler der Ostsee. Wenn

Kiel den südlichen Zugang zur Nordsee beherrscht, so bildet Ösel den südlichen Torflügel zum Eingang in den Finnischen Meerbusen und kann durch diese doppelte Bedeutung nach Westen sowohl wie nach Norden als der Scheitelpunkt der Vormachtstellung der Ostsee angesprochen werden.

Ich darf bei dieser Gelegenheit kurz auf die Ostseekriegführung eingehen. Während das Gros unserer Gegner westlich von uns in enger Verbindung miteinander steht, waren Rußland und Rumänien durch die Mittelmächte von ihren Verbündeten getrennt. Eine Kommunikation, die in doppelter Hinsicht von äußerster Wichtigkeit war, einmal, um Getreide auszuführen und dann, um Munition einzuführen, ließ sich auf vier Wegen ermöglichen:

1. durch die Dardanellen (dieser Weg wurde im Frühjahr 1915 nach Scheitern der englischen Dardanellenexpedition bei Seddulbahr bis auf weiteres ungangbar),

2. über den fernen Osten (dieser Weg war umständlich und lang, ist aber von Japan zur Einfuhr von Kriegsmaterial nach Rußland und Ausfuhr von Gold nach Japan in intensivster Weise benutzt worden),

3. über Archangelsk und die Murmanküste (diese Wege waren zunächst nicht gangbar und sind zudem nur in der eisfreien Jahreszeit benutzbar. Später haben hier deutsche U-Boote erfolgreich gearbeitet),

4. durch die Ostsee. Die Bedeutung dieses Weges wurde von den Engländern sehr früh erkannt. Bereits im Oktober 1914 sandten sie englische U-Boote durch die dänischen Gewässer in die Ostsee, die am 18. Oktober zum erstenmal gesichtet wurden, als zwei von ihnen den großen Kreuzer „Victoria Luise" angriffen, auf dem ich damals als 1. Offizier war. Der erste Torpedo ging unmittelbar am Heck dieses Schiffes vorbei, während der zweite auf die Mitte des Schiffes zukam. Es ist ein eigentümlicher Moment, einen Torpedo direkt auf sich zukommen zu sehen und nicht zu wissen, ob das Ruder das Schiff noch herumzuwerfen imstande ist. Tatsächlich gelang es, und der Torpedo lief in einem Abstande von etwa 30 Metern noch drei Minuten neben dem Schiffe her, bis er versackte. Seitdem haben die Engländer

mehr U-Boote in die Ostsee geschickt, denen der große Kreuzer „Prinz Adalbert" und einige kleinere Fahrzeuge zum Opfer fielen. Unermüdlicher Kleinarbeit in der Ostsee gelang es schließlich, der feindlichen U-Boote hier Herr zu werden, und seit Jahr und Tag ist die Seeherrschaft in der Ostsee fest in unserer Hand. Die Schwierigkeit der Aufgabe, die der Oberbefehlshaber der Ostsee, Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen, zu lösen hatte, ermißt man, wenn man bedenkt, daß der Hauptstützpunkt Kiel weit entfernt war von dem Operationsgebiet der deutschen Kriegsschiffe. Die Entfernung von Kiel bis zum Finnischen Meerbusen ist ungefähr doppelt so weit als von der Elbe nach England. Offensiv gegen die Russen vorzugehen, dazu reichten die deutschen Seestreitkräfte in der Ostsee nicht aus, da dem Oberbefehlshaber der Ostsee nur ältere Schiffe zur Verfügung gestellt waren, um die neueren in der Nordsee zusammenzuhalten. Es galt also einmal, den Russen den Austritt aus den russischen Gewässern zu wehren, zweitens den Sund zu bewachen und endlich, den sehr regen Verkehr zwischen Deutschland und Schweden zu schützen. Die beiden letzteren Aufgaben wurden von Handelsschutzflottillen in glänzender Weise gelöst.

Die schwierigste und undankbarste Aufgabe in der Flotte haben die Minensuchflottillen. Tag für Tag seit Kriegsbeginn sind so und so viele Einheiten in See, um feindliche Minen zu suchen und wegzuräumen. Kein öffentlicher Admiralstabsbericht spricht je von ihnen. Nie werden sie erwähnt. Und doch hat keiner so anstrengenden Dienst wie diese Boote, die jahraus, jahrein bei gutem und schlechtem Wetter hinausgehen, um immer neue Wege für die U-Boote freizulegen in ununterbrochener Sisyphusarbeit; denn immer wieder kommen englische Minenfahrzeuge oder meist englische U-Boote, um immer wieder neue Minensperren zu legen. Das Minensuchen geschieht in der Weise, daß immer zwei Fahrzeuge zusammen fahren, die durch eine unter Wasser schleppende Leine verbunden sind. Diese Leine stellt dadurch, daß sie gegen das Minenankertau stößt, die Mine fest, vorausgesetzt, daß das Minensuchboot die Mine nicht

direkt festgestellt hat, dadurch, daß es daraufgelaufen und in die Luft geflogen ist. Zahlreiche Minenfahrzeuge und zahlreiche tapfere und tüchtige Seeleute sind so verschwunden, ohne daß außerhalb der Marine jemand ihren Namen erfährt, ja auch nur von ihrer Tätigkeit etwas ahnt. Und doch ist gerade ihre Tätigkeit die Vorbedingung, daß auch nur ein einziges Schiff den Hafen verlassen kann.

Ich gehe jetzt über zu dem Wesen und Wirken der Hochseeflotte. Wir sind seit Jahrhunderten gewohnt, in Provinzen und Fürstentümern zu denken, während der Engländer seit ebenso langer Zeit in Kontinenten denkt. Seit vielen Jahrhunderten sind wir ein Volk der Krieger, seit tausend Jahren ist England ein Volk der Seeleute, seit Anbeginn sind wir kontinental, seit ebenso lange der Engländer weltpolitisch orientiert. Längst ehe er auf die Vorschule kommt, ist jeder Junge bei uns Soldat und freut sich seines Holzschwerts und der „Augen rechts". Im selben Alter ist dem englischen Jungen schon längst das „Britannia rules the waves" in Fleisch und Blut übergegangen. Ist es da ein Wunder, wenn wir das Meer und all seine Beziehungen, zumal wir es zum Teil gar nicht kennen, so schwer verstehen, und daß uns hier teilweise Begriffe fehlen, die dem Engländer selbstverständlich sind? Es gibt viele, die meinen, das U-Boot entscheide den Seekrieg, daher sei die Flotte überflüssig. Und doch hat der Krieg das gerade Gegenteil bewiesen. Die Flotte wirkt eben nicht sowohl als kämpfende Macht wie vielmehr ebensosehr als Fleet in being, ein Wort, wofür wir keinen deutschen Ausdruck haben, d. h. ihr Dasein verhindert feindliche, ermöglicht eigene Pläne. Das Vorhandensein der Hochseeflotte hat Englands Eingreifen bei Ösel, hat Englands Angriff auf Flandern und vieles andere mehr verhindert und hat andererseits die deutsche Seeherrschaft in der Ostsee und vor allem den U-Boot-Krieg ermöglicht.

Es ist sehr schwer, den Begriff der Fleet in being verständlich zu machen. Ich möchte es an folgendem Beispiel versuchen: Nehmen wir einmal an, die deutsche Flotte wäre nicht vorhanden. Dann könnte die englische Flotte in die

Nord- oder Ostsee einlaufen und sich in einer Bucht, in der Nähe eines deutschen Hafens, aber so daß die Geschütze dieses Hafens nicht dorthin langen, vor Anker legen und sich durch eine Netzsperre und Bewachungsfahrzeuge vor jedem U-Boot-Angriff sichern. Es wäre dieser Flotte dann ein leichtes, z. B. durch ihre Geschütze oder auch durch mitgenommene Flugzeuge alle wichtigen Anlagen in der Nähe, also etwa die dort vorhandene U-Boot-Basis oder U-Boot-Werft, zu vernichten, ganz abgesehen davon, daß zur Stunde, in der die deutsche Flotte aufgehört hat, zu sein, Dänemark, Schweden und Norwegen ihre Neutralität aufgeben müßten, da sie dann vollkommen in den Händen der Engländer wären.

Für den U-Boot-Krieg aber wirkt die Flotte nicht nur als Fleet in being, sondern tritt auch sehr aktiv in Erscheinung. Wie ich schon erwähnte, müssen ununterbrochen Minenboote an der Arbeit sein, um Wege frei zu machen für aus- und einlaufende U-Boote. Diese Minenboote werden durch leichte Streitkräfte geschützt, da andernfalls jede feindliche Torpedobootsflottille sie vernichten könnte. Hinter diesen leichten Streitkräften aber müssen wieder stärkere Einheiten stehen, die die kleinen Kreuzer gegen Angriffe feindlicher Panzerkreuzer schützen. Auf diese Weise ist dauernd ein Teil der Hochseestreitkräfte in Tätigkeit. Die Vernichtung der Hochseeflotte bedeutet das Ende des U-Boot-Krieges.

In letzter Zeit ist verschiedentlich die Ansicht laut geworden, man hätte mit dem Unterseebootsbau früher und tatkräftiger anfangen sollen, ein Vorwurf, den man z. B. mit gleichem Recht den Erbauern der Großkampfflugzeuge hätte machen können, die ebenfalls einen sehr wesentlichen Teil der heutigen Kriegsmittel darstellen. Wie man weiß, hat Leonardo da Vinci mit dem Bau von Flugzeugen, Fulton mit dem Bau von Unterseebooten begonnen. Man könnte also mit gleichem Recht dem Kriegsminister Karls V. und dem Marineminister Napoleons I. den Vorwurf machen, daß sie die Entwicklung ihrer Wehrmacht und ihrer Taktik nicht auf diese neuen Kriegsmittel aufgebaut hätten. Auf eine neue Waffe läßt sich aber die Entwicklung einer Armee

oder einer Flotte erst dann basieren, wenn diese Waffe frontreif ist. Das U-Boot war zu Beginn dieses Jahrhunderts noch nicht frontreif. Es war ein Fahrzeug, das zwar fahren konnte, das aber nur für die Küstenverteidigung zu gebrauchen war und dementsprechend von den Engländern auch nur als Ersatz für ihre Hafenminensperren gebraucht wurde. Zur Verteidigung unserer Küsten genügten aber unsere Flotte und unsere sonstigen Verteidigungsmittel. In die Küstenverteidigung mehr Geld hineinzustecken als geschehen, wäre ein Fehler gewesen. 3½ Jahre Krieg haben gezeigt, daß nicht eine feindliche Granate auf die deutschen Küsten gefallen ist. Das U-Boot kam für unsere Seekriegführung daher erst in Betracht, wenn es sich als Hochseeboot ausbauen ließ. Wir verfolgten hier dieselbe Politik wie seinerzeit bei der Entwicklung des Torpedoboots. Für Fernverwendung aber kam das Unterseeboot erst in Frage, nachdem ein brauchbarer Motor gefunden war. Wann die Motorfrage für U-Boot und Flugzeug gelöst wurde, ließ sich nicht übersehen. Nachdem sie aber gelöst war, wurde auch bei uns der Unterseebootsbau so gefördert, daß wir bei Kriegsbeginn in bezug auf große U-Boote an der Spitze aller Kriegsmarinen standen, sowohl was die Zahl der Boote wie auch was ihre Seetüchtigkeit betraf.

Der größte Teil der Marine verbrachte, wie wir gesehen haben, in einer Arbeit, die niemand sah, den Krieg auf dem ihm gewohnten Element. Einen Teil aber von ihr berief man ab gleich zu Beginn des großen Ringens, als es galt, die belgische Küste zu nehmen und zu sichern. Schon auf dem Wege dorthin brauchte man sie. Auf freiem Felde hielt der Zug, und im Eilmarsch ging es nach Antwerpen, wo sie ihren ersten Lorbeer brachen. Und von Antwerpen ging es weiter durch das blutige Flandern bis ans Meer. Aus der Division wurde ein Korps, das noch heute die flandrische Küste und einen Teil der Landfront unter dem Kommando des kommandierenden Admirals v. Schröder besetzt hält.

Ein uraltes Wahrzeichen einer vergangenen Zeit reckt noch immer wie einst, als die Seestadt Brügge am Meer lag und von hier das Meer beherrschte und befuhr, seinen ragen-

den Arm zum Himmel: der Belfried auf dem Marktplatz der alten flamischen Stadt. Weit über die Lande sieht man den alten gotischen Turm. Denn das Land kennt hier Berge und Täler ebensowenig, wie die friesische Küste sie kennt. Hier wohnten einst, wie noch heute, weiter nördlich um Wilhelmshaven, Männer, denen das Blut der Seeleute in den Adern rinnt. Der Seemann aber ist von dem Meer her, das er befährt, weiten klaren Blick gewohnt. Und so hat sich auch das Land, das ihm seine Heimat ist, hierin ihm angepaßt. Es kennt keine Berge, die ihm den Horizont verdecken. Keine Hügel schieben sich vor den die Ferne suchenden Blick.

Das Meer ist die hohe Schule der Freiheit. So kennt auch die Heimat derer, die es befahren, das Land an der Nordseeküste, keine Höhen und keine Niederungen. Und wenn auch das Schiff die ausgesprochenste Monarchie ist, die es auf der Welt gibt und bleiben wird in alle Zeit, so umschlingt doch ein gemeinsames brüderliches Band alle, die auf dem Meere fahren, die verbunden sind durch manche Rauheit gemeinsamen Erlebens, durch manchen Sonnenstrahl, den die gleiche tropische Sonne auf ihren Weg warf.

Während aber die Nordseeküste, das Land um die Elbe, die Jade und die Ems, noch heute sich als Heimat der Seeleute fühlt und sie zu Tausenden hinaussendet auf das Meer, auf die schnell zu jungem Ruhm gestiegene deutsche Flotte, über das Meer, wo das Kreuzergeschwader des Grafen Spee, wo „Emden" und „Karlsruhe", „Möwe" und „Ayesha" die deutschen Farben zeigten, unter das Meer, wo die U-Boote an Englands Grundfesten rütteln und über ein kleines sie zerbrochen haben werden, während so die deutsche Nordseeküste blieb, was sie seit Menschengedenken war, eine Heimat der Seeleute, zog sich das Meer von Brügge im Laufe der Jahrhunderte immer weiter zurück.

Jedes Jahr türmten neue Sandmassen gegen den flamischen Strand. Vergebens suchte Sluis, die alte Hafenstadt, des furchtbaren Gegners sich zu erwehren. Es kam immer neuer Sand, langsam, aber unaufhaltsam, unmerklich und um so todbringender. Endlich blieben die großen Schiffe

Venedigs und der Hanse aus. Der Sand versperrte ihnen den Weg. Mit ihnen blieben die Waren aus, die das Mittelmeer heraufgesandt und mit ihnen das Gold, das nordische Schätze für den Süden eintauschte. Das Meerwasser war das Blut, das Sluis und Brügge das Leben gab, ein großes, starkes Leben, dem alle Länder der Erde neue Kraft zuführten. Nun kam der Meersand und erstickte es. Das Blut stockte, das durch den geschäftigen Körper gepulst. Dann rollte es träge weiter. Noch brachten kleine Schiffe manch wertvolles Gut. Und schließlich stand es still. Der Meersand hatte die alte flamische Hafenstadt erwürgt.

Damals starb Brügge; Sluis, einst mit ragenden Handelshäusern und Tausenden von Einwohnern, ist heute ein unbekannter Flecken mitten im Land, weit ab vom Meer. Und Brügge, das ein königlicher Beschluß vor etwa 10 Jahren wieder ins Leben rufen wollte — der Hafen Zeebrügge war gebaut und ein Kanal von Brügge nach Zeebrügge sollte der alten Handelsstadt neues Blut zuführen —, Brügge schlief weiter seinen dreihundertjährigen Todesschlaf. Es schlief weiter, während verträumtes Gerank über alte Mauern kroch, während gotisches Gewölb sich im Minnewasser spiegelte, während übermooftes Gebälk alten Hausrat reicherer Zeiten beschattete.

Es schlief, bis es plötzlich erwachte, nicht, wie der belgische König es sich gedacht als neue Seestadt in wiedererlebendem alten Ruhm. Es erwachte unter dem wuchtigen Marsch deutscher Matrosen, unter dem Stampfen deutscher Rosse vor dröhnendem Gefährt, unter dem Eilschritt feldgrauer Ordonnanzen. Mitten hinein in die schweigende Stille eines versunkenen Jahrhunderts rollten Geschütze, zogen Wachen, jagten deutsche Kommandorufe. Von dem gotischen Bau gegenüber dem Belfried wehte die Kriegsflagge der deutschen Marine, und das Generalkommando des Marinekorps hielt seinen Einzug.

Brügge ist erwacht, und ein neues Leben pulst heute durch die alten Straßen, wie es kräftiger auch die alte Hansazeit nicht entfachen konnte. Nur was damals auf Handel

sann und Wohlstand und Reichtum, das denkt heute an Vernichtung, an Krieg und an Sieg.

Fruchtbarster Lehmboden dehnt sich weit um Brügge bis an den Sand der Dünen, der üppigstem Korn Nahrung geben könnte und Kraft. Heute reiht sich Trichterfeld an Trichterfeld die Yser entlang, von Nieuport bis Dixmuiden. Und vor den Trichterfeldern Schützengraben an Schützengraben, Unterstand an Unterstand, Verhau an Verhau. Da stehen sie, oft bis an die Knie im Wasser, deutsche Matrosen, wie die Brüder der Armee in Feldgrau gekleidet, und halten, dreieinhalb Jahre nun schon, den äußersten rechten Flügel der Westfront.

Seit Monaten tobt der Kampf am heftigsten in Flandern. Warum? Weil das meerbeherrschende England kein Mittel fand gegen die deutschen U-Boote. England weiß, der U-Boot-Krieg wirkt. Er wirkt nicht von heute auf morgen, aber er wirkt sicher. Er zerbricht Englands Seegeltung, er zerbricht Englands Wirtschaftsleben, er zerbricht Englands Zukunft. Und alle Hilfsvölker der Tropen und alle Hilfsmittel Amerikas können dem Schicksalsrade nicht in die Speichen fallen, das unabwendbar seinen Weg nimmt.

Ob der U-Boot-Krieg wirklich wirkt? Die Beantwortung dieser Frage zwingt uns zu einem kurzen Rückblick und Ausblick.

Am 1. Februar 1915 wurde der U-Boot-Krieg erklärt, d. h. der gegen den feindlichen Handel gerichtete U-Boot-Krieg. Dieser Krieg war keine Vergeltung dafür, daß England erklärt hatte, das deutsche Volk aushungern zu wollen. Englands Maßnahme, Deutschland auszuhungern, war Bruch des bestehenden Völkerrechts. Deutschlands Maßnahme, das U-Boot im Handelskrieg zu verwenden, widersprach weder Recht noch Brauch, weil das U-Boot zurzeit, als dies Völkerrecht formuliert wurde, noch nicht existierte.

Als das Schwert den Eloiten ablöste, als der Speer die Kampfentfernung verzehnfachte, als die Erfindung des Pulvers die Waffen des Mittelalters zerbrach, jedesmal protestierte der Unterliegende im Namen des menschlichen wie des göttlichen Rechts gegen ein Kampfmittel, demgegenüber

er keine Rettung fand. Immer aber hat die moderne Waffe recht behalten, und der Träger dieser Waffe hat einen um so durchschlagenderen Erfolg gehabt, je mehr er beim Ausbau dieser Waffe oder später bei Formulierung des Rechts ihrer Verwendung die militärischen Forderungen in den Vordergrund stellte. Daß für den Speer, den ich aus der Ferne schleudere, andere Regeln zu gelten haben, wie für das Schwert, daß nur auf Armeslänge reicht, liegt auf der Hand. So kann auch ein Unterwasserkreuzer nicht in derselben Weise arbeiten wie ein Überwasserkreuzer. Die Stärke des äußerst leicht verletzlichen U-Bootes liegt in seiner Tauchmöglichkeit, die Stärke des Überwasserschiffes in Artillerie, Panzer und Geschwindigkeit. Daß man feindlicherseits die neue Waffe mit Argumenten bekämpfte, die man nicht nur aus den Arsenalen des Krieges und der Politik, sondern auch aus den Pandekten der Ethik und Religion holte, das hatte seinen Grund darin, daß Anwendung dieser Waffe der angelsächsischen Weltstellung schaden konnte. Und der Engländer denkt sehr realpolitisch in solchen Dingen. Heinrich von Treitschke, ein recht verständiger, wenn auch in Deutschland ziemlich „unbekannter" Mann, sagt in seiner Politik: „In den großen Lebensfragen einer Nation ist Unparteilichkeit bei den übrigen Mitgliedern der Staatengesellschaft einfach unmöglich." Uns durften daher die Argumente weder unserer Gegner noch mißgünstiger neutraler Staaten hindern, dies Mittel anzuwenden. Amerika war von Beginn unser Feind. Und die anderen wären um so weniger gegen uns gegangen, je kraftvoller wir uns zeigten. Ebenso wie die U-Boote hätten wir auch die Kavallerie zu Haus lassen können. Es fragt sich nur, ob wir im Osten dann dasselbe erreicht hätten. Den U-Boot-Krieg nicht anwenden, ist Selbstmord aus Furcht vor dem Tode. Und so etwas soll man nicht machen.

Ich habe hier mit der rechtlichen Seite des U-Boot-Krieges begonnen und möchte, bevor ich fortfahre, mit einigen wenigen Worten das Völkerrecht als solches kurz streifen, weil die Entwicklung einmal zeigt, wie für England hierbei nur der eigene Nutzen maßgebend ist und zum an-

deren, wie Amerika von Kriegsbeginn an sich uns gegenüber feindlich gestellt hat.

Das Jahr 1909 brachte die Londoner Deklaration. In dieser wurden die Lebensmittel als bedingte Bannware erklärt. Nach den Bestimmungen über Bannware gibt es drei Listen, auf die eine Ware gesetzt werden kann:

1. die Freiliste,
2. die Liste der bedingten Bannware,
3. die Liste der unbedingten Bannware.

Güter, die auf der Freiliste stehen, dürfen nicht beschlagnahmt werden. Güter, die zur bedingten Bannware gehören, unterliegen gewissen einschränkenden Bestimmungen, und Güter der unbedingten Bannware endlich können ohne weiteres beschlagnahmt und vernichtet werden. In England war große Erregung darüber, daß man die Lebensmittel nicht auf die Freiliste gesetzt hatte, da das englische Volk im Kriege seine Zufuhr bedroht glaubte. Nach Kriegsbeginn fragten die Vereinigten Staaten bei den Kriegführenden an, ob sich die Mächte auf den Standpunkt der Londoner Deklaration stellen wollten. Deutschland sagte zu, wenn die Gegner es täten. England jedoch entgegnete, seinen alten Überlieferungen getreu, daß die militärischen Forderungen maßgebend sein würden dafür, ob und wieweit man der Rechtsverpflichtung nach kommen könne. Die Vereinigten Staaten ließen daraufhin das Thema der Londoner Deklaration fallen. Nachdem England gesehen hatte, daß einerseits die deutsche Flotte nicht imstande war, die Einfuhr von Lebensmitteln nach England zu unterbinden, und daß andererseits Deutschland nur wirtschaftlich niederzuringen sei, verschärften sie ihre Bannwarebestimmungen immer mehr, bis sie im April 1916 den Unterschied zwischen unbedingter und bedingter Bannware mit der jedem Völkerrecht hohnsprechenden Erklärung aufhoben, daß „ein großer Teil der Einwohner Deutschlands unmittelbar oder mittelbar am Kriege beteiligt sei, daß eine wirkliche Unterscheidung zwischen bewaffneter Macht und bürgerlicher Bevölkerung nicht mehr gemacht werden könne." Lebensmittel, die das England von 1909 also noch auf die Freiliste gesetzt haben

wollte, brachte das England von 1916 auf die Liste der absoluten Bannware. Ethische Gründe können also nur entweder 1909 oder 1916 vorgelegen haben, da auch die wandlungsfähige Ethik sich in sieben Jahren kaum so ändern kann, daß aus schwarz weiß wird.

Bereits im November 1914 zerbrach England dadurch, daß es die ganze Nordsee als Kriegsgebiet erklärte, den fundamentalen Grundsatz von der Freiheit der Meere, wie die holländische Protestnote sich ausdrückte. Diese Erklärung war die Folge der Tat des Kapitänleutnants Weddigen, da man sich auf hoher See nicht mehr sicher genug fühlte, die Handelsstraßen zu bewachen. Man wollte so durch die angeblich auf hoher See gelegten Minen die neutrale Schiffahrt zwingen, unter der englischen Küste zu fahren und sich in den englischen Häfen untersuchen zu lassen, was für die englische Marine bequemer war als die Untersuchung auf hoher See. Tatsächlich wurde für die Neutralen die Seefahrt hier viel gefährlicher, da die englischen Küsten von deutschen Minen verseucht waren. Die Admiralität sparte aber so ihre Kreuzer auf Kosten Europas. Die Vereinigten Staaten erhoben auch hier ebensowenig Einwendungen wie in dem Falle der Londoner Deklaration.

Die Vereinigten Staaten — ich muß dies kurz erwähnen, weil immer noch Menschen glauben, daß erst der U-Boot-Krieg sie zu unsern Gegnern gemacht hätte — standen schon während der Marokko-Krisis auf seiten der Entente. Sie waren unsere Gegner während der bosnischen Krisis, wie denn überhaupt seit jenen Jahren der Wille nach einer angelsächsischen Weltvormachtstellung Englands und der Vereinigten Staaten immer klarer zutage tritt. Amerika war längst vor Abbruch der diplomatischen Beziehungen durch seine einseitigen Waffen- und Munitionslieferungen, durch das Indienststellen seiner damals gewaltigen wirtschaftlichen Hilfsmittel, durch seine ungeheuren Darlehen und nicht zuletzt durch die öffentliche, durch seine Presse betriebene, ausgesprochen deutschfeindliche Propaganda fast ein stärkerer Kriegsteilnehmer gegen Deutschland als nach Abbruch der Beziehungen. Der Vater dieser englisch-amerikanischen

Union ist kein geringerer als Cecil Rhodes. In dem ersten Testament dieses großen Allengländers kann dies nachgelesen werden. Der tiefste und älteste Grund für diese Freundschaft liegt in der Solidarität der englischen und amerikanischen Geldwelt und Freimaurerei. Und diese maurerische Gemeinschaft wirkte stärker als jedes andere Band und ließ bei einem englisch-deutschen Konflikt jede Parteinahme der Vereinigten Staaten für die deutsche Monarchie von vornherein als aussichtslos erscheinen. Mit oder ohne U-Boot-Krieg, wie die Verhältnisse einmal lagen, war Wilson unser Gegner, längst bevor er die Maske fallen ließ.

Was den U-Boot-Krieg betrifft, so gipfelt dieser letzten Endes in der Frachtraumfrage. Ich darf hier kurz einfügen, daß man beim Frachtraum mit drei verschiedenen Arten von Tonnen rechnen kann, nämlich mit Bruttoregistertonnen, Nettoregistertonnen und Gewichtstonnen. Denkt man sich das Schiff als einen Kasten, dessen vier Wände die Bordwände bilden, das Oberdeck den Deckel und der Kiel den Boden. Der Inhalt des Kastens sind dann die Bruttoregistertonnen, also z. B. 3000 Bruttoregistertonnen. Das mittlere Drittel des Kastens kommt für die Ladung nicht in Frage, da hier Maschinen, Kessel und Kohlen untergebracht sind. Den nutzbaren Laderaum bildet also nur das vordere und das achtere Drittel. Den Inhalt dieser beiden Drittel nennt man Nettoregistertonnen. Ein 3000 Tonnen-Dampfer hat also danach etwa 2000 Nettoregistertonnen. Will man die Zahl der Gewichtstonnen erhalten, so muß man diese Zahl wieder mit 2,8 oder einfacher die Bruttoregistertonnen mit 1½ multiplizieren. Ein 3000-Tonnen-Dampfer kann also etwa 4500 Gewichtstonnen tragen. Man sieht hieraus, daß ein Dampfer von 6000 Bruttoregistertonnen ohne weiteres 8000 Tonnen Weizen an Bord haben kann.

Um sich den Wert der U-Boot-Versenkungen und ihre Wirkungen klarer zu veranschaulichen, empfiehlt es sich, die Tausend-Tonnen-Ziffern der U-Boot-Beute in die gangbare Münze des Kleinverkehrs umzurechnen. Den folgenden Betrachtungen ist ein Dampfer von 10 000 Bruttoregistertonnen

zugrunde gelegt, der also 15 000 Gewichtstonnen befördern kann. Da unsere Güterwagen 15 Gewichtstonnen Tragfähigkeit im allgemeinen haben, wären zum Transport der Güter dieses Dampfers 1000 Güterwagen notwendig. Hätte der Dampfer Fleisch an Bord gehabt, so würde unter Zugrundelegung des Verpflegungssatzes von 250 Gramm Fleisch wöchentlich auf den Kopf der Bevölkerung, seine Ladung 1 Million Menschen 1 Jahr versorgen. Die wöchentliche Brotration im Deutschen Reich ist 1950 Gramm, wozu etwa 1600 Gramm Getreide nötig sind. Hätte die Ladung des Dampfers mithin aus Getreide bestanden, so wär das die Wochenration von 9,4 Millionen Menschen gewesen. Oder hätte der Dampfer endlich Zucker geladen gehabt, so hätte seine Ladung bei einer Monatsration von 750 Gramm Zucker 20 Millionen Menschen einen Monat versorgt. Ähnliche Berechnungen lassen sich für Kohlen und alle sonstigen notwendigen Materialien aufstellen. Sie zeigen, welche ungeheuren Mengen ein Dampfer in seinem Innern birgt und wie fühlbar daher schon der Ausfall eines einzigen Dampfers für die Volkswirtschaft wird.

Zahlen beweisen, noch mehr, sie beweisen alles, d. h. auf deutsch, sie lassen sich vor jeden Lügenkarren vorspannen, eine Eigenschaft, die Lloyd George in mustergültiger Weise ausgenutzt hat. Ich will deswegen nur die allernotwendigsten Zahlen geben, die einwandfrei feststehen und an denen nicht zu rütteln ist.

England ist eine Insel. Es braucht also, wie der Fisch das Wasser, Schiffsraum, um zu leben. Wird ihm dieser bis zu einem gewissen Prozentsatz genommen, so ist es nicht mehr lebensfähig. Das führende Handelsblatt „Journal of Commerce" schrieb daher kürzlich, die ganze Frage richtig erfassend: „Können wir mit Sicherheit auf den erforderlichen neuen Schiffsraum rechnen, dann ist der Sieg leicht erreicht. Können wir dies nicht, so kann uns nichts vor einem schimpflichen Frieden retten." Die vorhandenen Weltschiffsräumte, soweit sie für die Entente fahren kann, ist infolge des U-Boot-Krieges auf ein Minimum zusammengeschrumpft und längst nicht mehr ein ungeheures Reservoir,

aus dem die Gegner nach Belieben schöpfen können, was erst kürzlich wieder Archibald Hurd im Daily Telegraph bestätigt hat. Die Frage ist also einzig und allein heute ein Wettlauf zwischen U-Boot und Schiffsneubau.

Unsere U-Boote haben im Jahre 1917 rund 9 Millionen Tonnen versenkt. Das genaue Ergebnis zeigt die folgende Zusammenstellung:

				mithin seit Kriegsbeginn versenkt	
Januar	1917	440 000	B.-R.-T.,	4 998 000	B.-R.-T.
Februar	„	782 000	„	5 780 000	„
März	„	885 000	„	6 665 000	„
April	„	1 091 000	„	7 770 000	„
Mai	„	869 000	„	8 653 000	„
Juni	„	1 016 090	„	9 669 000	„
Juli	„	811 000	„	10 494 000	„
August	„	808 000	„	11 301 000	„
September	„	572 000	„	11 947 000	„
Oktober	„	674 000	„	12 647 000	„
November	„	607 000	„	13 254 000	„
Dezember	„	702 000	„	13 956 000	„

Gesamtergebnis im Jahre 1917: . . 9 337 000 Bruttoregistertonnen.

Die Frage ist, können Amerika und England im Jahre 1918 9 Millionen Tonnen neu bauen? Der englische Premierminister präzisierte vor wenigen Wochen die Schiffsraumfrage dahin, daß er ihre Lösung von der Erfüllung des Versprechens der Vereinigten Staaten abhängig machte, im Jahre 1918 6 Millionen Tonnen Schiffe zu bauen. Hierzu meint jedoch die New Yorker Zeitung Shipping im November 1917, daß zur Ausführung des Handelsschiffbauplanes die vierfache Menge des bisher bestellten Stahls, nämlich 2 400 000 Tonnen Stahl in Stangen und Platten nötig sind. Die Leistungsfähigkeit der amerikanischen Industrie in Formstahl und Platten betrüge aber nur 2 160 000 Tonnen jährlich. Ferner gebrauche die Regierung zwischen 100 000 und 200 000 Tonnen Baustahl für Erweiterungs- und Neubauten. Zur Herstellung der erforderlichen Menge müßten die Fabriken möglichst mit Doppelschicht arbeiten. Die größte Schwierigkeit liege aber in dem Mangel an ge-

schulten Kräften, der so groß sei, daß die meisten großen Betriebe trotz voller Arbeitszeit nur 60—70 % ihrer Friedensleistung herstellen.

Die Zeitung legt hier den Finger auf den wichtigsten und heikelsten Punkt der ganzen Frage, nämlich die Personalfrage. Schiffbau will gelernt sein, und Schiffbauer lassen sich nicht aus dem Boden stampfen wie Schneeschipper.

Und die englische Schiffahrtszeitung „Fair Play" schrieb dann auch schon am 25. Oktober: „Es hat sich deutlich gezeigt, daß die Firmen der Vereinigten Staaten innerhalb der erforderlichen Zeit 6 Millionen Tonnen nicht leisten können." Die Wertlosigkeit und Unmöglichkeit des Baues von Holzschiffen hat sich längst herausgestellt und ist von den amerikanischen Zeitungen bestätigt worden. Jetzt hat aber auch der Vorsitzende des amerikanischen Schiffbauamtes Mr. Hurley öffentlich zugegeben, daß die ihm von den Stahlschiffbauern gemachten Angaben, 6 Millionen Gewichtstonnen zu Wasser zu bringen, nur eine Vermutung gewesen seien. Aus dieser amtlichen Erklärung geht zweierlei hervor:

1. daß man überhaupt nur an 6 Millionen Gewichtstonnen, also an 4 Millionen Bruttoregistertonnen gedacht hat und 2., daß auch diese Zahl kaum erreicht werden kann. Die Londoner Reederzeitung Syren and Shipping kommt in ihren Betrachtungen zu folgendem Ergebnis: „Wir möchten annehmen, daß Schiffsräumte von 2 oder 2½ Millionen Tonnen dem eher entspricht, was die Amerikaner 1918 an Handelsschiffsraum neu schaffen können." Daß sich auch diese Zahl nur erreichen läßt, wenn die Arbeiter ruhig bleiben, liegt auf der Hand. Die Sorge, daß dies nicht der Fall sein könnte, wird aber allenthalben laut. So schreibt das New Yorker Coal Trade Journal: „Von überall hören wir jetzt dieselbe Geschichte. Die Arbeiter sind unruhig."

Nächst dem amerikanischen Schiffbau interessiert uns der englische. Das Journal of Commerce vom 15. Januar 1918 sagt hierüber:

„Was den Schiffbau betrifft, so haben wir die Versicherung des Premierministers gehabt, daß wir 1917 zwei Mil-

lionen Tonnen Handelsschiffsraum bauen würden. Die wirklichen Zahlen liegen jetzt vor, aber kein Mitglied der Regierung hat den Mut, sie zu nennen. Wenn sie bekanntgegeben werden, wird das Publikum zugeben, daß diese Regierung nie und nimmer dazu bestimmt war, Schiffe zu bauen."

In London hat der Abgeordnete Lambert kürzlich erklärt, daß England im Jahre 1917 etwa 1 Million Tonnen habe bauen können. Bei weiterer Einschränkung sonstiger Bedürfnisse und Förderung der Anlagen mag diese Zahl im Jahre 1918 auf 1½ Millionen Tonnen wachsen. Frankreich und Italien sind selbst in größter Schiffsraumnot. Die anderen Verbündeten oder Neutralen können 1918 neue Schiffe der Entente nicht mehr zuführen. Man sieht also aus vorstehenden Erwägungen, wieweit die von England und den Vereinigten Staaten möglicherweise herzustellenden 4 Millionen Tonnen hinter den von uns hoffentlich wieder zu versenkenden 9 Millionen Tonnen zurückbleiben. Im übrigen schreibt das schon öfters zitierte Journal of Commerce über Englands Möglichkeit, selbst diese Schiffsbauzahl zu erreichen: „Im Krieg von einer Verdoppelung unserer in einem besonders günstigen Friedensjahr erreichten Schiffsbauproduktion zu sprechen, schmeckt stark nach toll gewordenem Optimismus." Wie sehr das Handelsschiffsmaterial durch den Krieg gelitten hat, zeigen die sich ständig mehrenden Seeunfälle. Wie uns bekannt geworden ist, sind eine Reihe von Schiffsuntergängen darauf zurückzuführen, daß die durch den Krieg ausgepumpten Schiffsleiber eben einfach nicht mehr weiter konnten.

Dazu kommt der Verlust von Schiffen durch Auflaufen oder durch Zusammenstöße, die sich in einer für die Entente erschrecklichen Art vermehren. Dies ist bei dem Niedergang des seemännischen Personals sehr erklärlich.

Nach dem Bericht des Verbandes englischer Seeleute sind mehr als 8000 Mann der englischen Handelsmarine ertrunken oder getötet, 4000 gefangen. Etwa 76 000 Offiziere und Mannschaften dienen in der Naval-Reserve und 33 000 in der Naval-Volunteer-Reserve. Daß nicht allzuviel er-

fahrenes Personal übrig bleibt, liegt auf der Hand. Seemannschaft und Navigation lassen sich eben nicht von heut auf morgen lernen. Seemännisches und navigatorisches Können wird nur in jahrelanger Übung erworben. Die immer weiter nach oben steigende Kurve der Seeunfälle beweist hier deutlicher als vieles andere, wie es um die Zukunft der englischen Seeschiffahrt steht.

Diesem drohenden Zusammenbruch abzuhelfen, hat England nun durch eine drakonische Schiffahrtspolitik versucht. Fast der gesamte Frachtschiffsraum wurde unter Regierungsaufsicht gestellt. Ein großer Teil dieser Dampfer wurde von der Regierung zu hohen Frachtsätzen verchartert, was für die Regierung großen Gewinn abwarf und bei den Reedern noch mehr böses Blut als die Beschlagnahme verursachte. Ferner wurde eine neue staatliche Seekriegsversicherung für die gesamte Handelsschiffahrt zwangsweise durchgeführt. Auch hier warfen die Reederkreise der Regierung gewinnbringendes Geschäft vor.

Diese Schiffahrtspolitik wurde von den englischen Reederverbänden fortgesetzt in der heftigsten Weise angegriffen, im besonderen unter Vorbringung folgender Klagen:

1. der Staat mische sich in alle Schiffahrtsangelegenheiten,
2. der Staat nehme alle Gewinne durch die Kriegssteuer weg,
3. der Staat mache dem Reeder, dadurch, daß er selbst alle Kriegsgewinne einheimse, Rücklagen für den Wiederaufbau der Handelsflotte unmöglich,
4. der Staat bedrohe durch seine Politik die vorherrschende Stellung der englischen Handelsflotte.

Behalte der Staat, so schließt das Liverpooler „Journal of Commerce", seine Schiffahrtspolitik bei, dann „wird Karthagos Fall vollständig sein".

Des weiteren klagen die Reeder, daß die Regierung an Italien und Frankreich soviel englischen Schiffsraum geliehen habe. Wenn deren Flotten auch anerkanntermaßen außerstande wären, ihre Bevölkerungen mit eigenen Schiffen ausreichend mit Lebensmitteln, Heizmaterial und den sonsti-

gen notwendigen Gütern zu versorgen, so liege einem doch das Hemd näher als der Rock.

Zu diesen Klagen kommen die fortwährenden Notschreie der Reeder und der sonstigen Betroffenen hinzu, die sich auf akute Fälle beziehen, in denen der bürokratische Zwang, die notwendige Begleiterscheinung der Verstaatlichung, nicht nur Härten, sondern auch das Gemeinwohl schädigende Ungeheuerlichkeiten mit sich gebracht hat. So wurde ein Dampfer, der in einem Geleitzug mit einer Ladung gefrorenen Rindfleisches nach Liverpool kam, da in den dortigen Gefrierhäusern kein Platz mehr war, wieder im Geleitzug nach New York zurückgebracht und von da noch einmal nach Liverpool, mit dem Ergebnis, daß der von den Ratten übriggelassene Teil mit einem Tagelohn von 10 Schilling erst von Schimmel und Unrat gereinigt werden mußte. Ähnliche Klagen, wenn auch in kleinerem Maßstabe, hat man ja auch in Deutschland gehört. Sie werden sich in den staatlichen Riesenbetrieben, zumal diese über Nacht geschaffen sind, wahrscheinlich nicht ganz vermeiden lassen, zumal zu einer wirklich einwandfreien Durchführung dieser Organisation uns jetzt im Kriege natürlich qualitativ wie quantitativ das Personal fehlt. Wir dürfen es daher nicht zu tragisch nehmen, wenn eine an sich vielleicht kluge Maßnahme subaltern gehandhabt wird. Immerhin tragen sie nicht zur Hebung der Stimmung bei. Weit mehr als bei uns tragen aber naturgemäß derartige Vorkommnisse in England tiefe Mißstimmung in weite Volksschichten, einmal, weil das Volk weniger gewohnt ist, regiert zu werden, und dann, weil die Regierung weniger gewöhnt ist, zu organisieren.

Zu diesen Schwierigkeiten treten noch die personellen hinzu. Der englische Seemann ist unzufrieden, und es ist fraglich, ob die dauernde Erhöhung seiner Monatsheuer ihn zufrieden machen wird.

Um der Frachtraumnot abzuhelfen, ist man auf den Bau von drei Schiffstypen verfallen:

1. Holzschiffe,
2. Betonschiffe,
3. Einheitsschiffe.

Der von seiten der Vereinigten Staaten zuerst mit großer Aufmachung verkündete Holzschiffbau hat sich sehr schnell als aussichtslos erwiesen, da Holz nur für Binnenschiffe oder für Segelschiffe in Frage kommt.

Ob der Beton für große Schiffe in Frage kommt, läßt sich heute noch nicht übersehen. Daß steinerne Schiffe an sich möglich sind, haben auch wir schon vor dem Kriege ausprobiert, indem wir auf den Werften steinerne Kohlenprähme verwendeten. Man faßte diese Kohlenprähme immer etwas wie rohe Eier an, da man nicht recht wußte, ob sie nicht bei etwas stärkerer Berührung zerbrechen würden. Die Herstellung von Betonschiffen erscheint auf den ersten Blick sehr einfach, da man nur eine Form herzustellen braucht und in diese den Beton hineingießt. Man darf aber nicht übersehen, daß steinerne Schiffe schwerer sind als eiserne, da ihre Außenhaut viel dicker ist, daß sie also mehr Kraft zur Fortbewegung gebrauchen, ferner, daß noch unbekannt ist, wie ein Riß oder wie das Salzwasser auf die Dauer auf den Beton wirken wird. Ferner ist noch nicht bekannt, ob es dem Anprall der See gegenüber die genügende Elastizität besitzen wird. Außerdem wird nach dem Urteil der englischen Techniker Stahl immer das Gerippe der Schiffe bilden müssen, und diese Stahlverstärkung wird wahrscheinlich mit der Größe des Schiffes zunehmen. Ob das steinerne Schiff daher als großes Überseeschiff einmal in Frage kommt, zumal es seiner dicken Wände wegen sehr viel weniger nutzbaren Raum hat als das Eisenschiff, ist daher heute noch ganz ungewiß.

Die Frage des Einheitsschiffes, des englischen Standardschiffes, ist dagegen schon gelöst. Man baut Standardschiffe von 8000, 5000 und 3000 Tonnen. Das erste Standardschiff hat im August 1917 seine erste Probefahrt gemacht. Kurz darauf wurde es von unseren U-Booten versenkt. Wenn auch die englischen Fachkreise sich vielfach absprechend über das Einheitsschiff aussprechen, meist deswegen, weil man es nach dem Kriege nicht verwenden könne, so liegt es doch auf der Hand, daß ich ökonomischer arbeite, wenn ich 100 Schiffe eines Normaltyps herstelle, als wenn ich 100 Schiffe

baue, deren Spanken und Winkeleisen, Rohrleitungen und sonstigen Eisenbestandteile alle verschiedene Abmessungen haben.

Über die wirtschaftlichen Folgen des U-Boot-Krieges liegen so viele Nachrichten aus England und den anderen Ländern der Entente vor, daß die Lebensmittel- sowie die Rohstoffversorgung zweifellos in ein kritisches Stadium eingetreten ist. Neuerdings befindet sich unmittelbar unter dem Kopfe der „Daily Mail" in fetten Lettern die Frage: „When will Rhondda Ration?" Daß man sich in England zu einer allgemeinen Lebensmittelrationierung noch immer nicht hat entschließen können, ist bekannt; der Grund liegt darin, daß man Aufstände befürchtet. Das Rationieren hat aber auch noch seine anderen großen Schwierigkeiten, die Lord Rhondda wohl bekannt sind. Rationieren kann ich nur, wie wir in Deutschland, wenn ich weiß, was ich habe. Die Lebensmittel- und Rohstofffrage hat sich aber in England so verschärft, daß mit dem Eintreffen eines jeden einzelnen Schiffes gerechnet werden muß. England ist fast ausschließlich auf seine Einfuhr angewiesen. Wieviel die U-Boote hereinlassen, weiß auch in England niemand. Das ganze Rationierungssystem müßte also auf einer völlig unbekannten Größe aufgebaut werden. Es liegt auf der Hand, daß man aus diesem Grunde vor einer Zwangsrationierung zurückschreckt. Daß außer der Rationierung auch das Lagerungsproblem eine große Rolle spielt, bedarf keiner besonderen Erwähnung. Einmal fehlt es in England selbst an Kühlhäusern. „Journal of Commerce" sagt hierzu: „Die Frage von Kühlhäusern ist von nationaler Wichtigkeit; jedes Pfund von Nahrungsmitteln, das England erreicht, muß wissenschaftlich behandelt werden." Und ebenso fehlt es an geeigneten Lagerräumen in den betreffenden Überseeländern, die mit diesen Gebäuden nur soweit versorgt sind, als die planmäßige Warenausfuhr dies erforderlich machte.

Einen weiteren Grund dafür, daß die Lebensmittelnot in England eine immer bedenklichere Höhe erreiche, erblickt der „Daily Telegraph" vom 11. Januar 1918 ferner auch in der gesteigerten Lebensmittelnachfrage. „Die Arbeiter",

schreibt er, „die heute 4 Milliarden Mark mehr Löhne beziehen als im Jahre 1913, legen den größten Teil ihres Geldes in Nahrungsmitteln an. Also größere Nachfrage bei geringerer Zufuhr."

Ein neues Schlaglicht auf das Kapitel der Lebensmittelfrage in England hat endlich noch der 30. Januar 1918 geworfen, als die Regierung, wie schon so häufig, über das Geleitzugwesen befragt wurde. Die Aussprache hierüber, das die Regierung ebenso preist, wie ihm die breite Masse der Sachverständigen skeptisch gegenübersteht, ergab, daß fast die gesamte englische Fischerflotte zur Begleitung und Sicherung der Geleitzüge verwendet werden muß, England also auf diese Weise gezwungen ist, auf einen wesentlichen Zweig seiner Ernährung in weitgehendem Maße zu verzichten.

Amerikas Eingreifen hat zunächst manche Leute bei uns erschreckt. Man rechnete auf ungeheuere Zufuhr von Lebensmitteln, Rohstoffen, Geld, Munition, Schiffen, Soldaten und Flugzeugen, und zwar alles in einer Menge, die uns erdrücken müsse. Man übersah, daß selbst dem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten gewisse Grenzen gesteckt sind. Zunächst: Lebensmittel, Rohstoffe, Geld, Munition lieferte Amerika schon vor der Kriegserklärung, soweit seine Kräfte reichten. Schiffe, Soldaten und Flugzeuge mußten erst hergestellt werden. Eine Armee von Soldaten auf die Beine zu stellen und daneben eine Armee von Schiffbauern, war aber auch für Amerika zuviel. Und vor allem: Soldaten u n d Lebensmittel nach Europa zu bringen, ging auch den Vereinigten Staaten über die Kraft. Mit einem, sagen wir 4000 Tonnen großen Dampfer, kann man etwa ein Bataillon befördern ohne Zubehör und ohne die dauernd nachzuliefernde Verpflegung und Munitionsergänzung. Man kann sich hiernach leicht ausrechnen, wieviel Schiffe nötig sind, um eine Armee von nur 100 000 Mann mit all ihrem Drum und Dran über den Ozean zu fahren. Tatsächlich stehen ja denn auch England und Frankreich heute vor der Wahl, ob sie Soldaten o d e r Nahrung haben wollen. Daß das geschäftskundige Amerika ihnen aus doppeltem Interesse

das letztere zu nehmen anpreist, liegt auf der Hand. Amerika ist eben, wie die „Times" kürzlich schrieb, wegen des uneingeschränkten U-Boot-Krieges „nur dem Namen nach" in den Krieg eingetreten.

Wie Exzellenz Ludendorff im Sommer ausführte, ist unsere Westfront durch die U-Boote wesentlich entlastet worden, wie dann auch nach den neuesten italienischen Zeitungsnachrichten diese den Zusammenbruch ihrer Armee zu einem Teil auf den infolge der U-Boot-Tätigkeit hervorgerufenen Warenmangel zurückführen.

Die Entlastung unserer Front durch die Tätigkeit unserer U-Boote ist hervorgerufen:

1. dadurch, daß die U-Boote eine Anzahl von Munitionsdampfer versenkt haben;
2. dadurch, daß die Frachtraumverminderung England zwang, die Munitionszufuhr nach dem Kontinent im Interesse der Nahrungsmittelzufuhr einzuschränken;
3. dadurch, daß in England selbst infolge der geringeren Zufuhr mehr hergestellt und gefördert werden mußte (Erze, Holz, Lebensmittel), was die Zurückziehung von Soldaten aus dem Heer, von Maschinen aus den Munitionsfabriken und von Stickstoff aus den Armeebetrieben aufs Land und für den Bergbau bedingte;
4. dadurch, daß die Handelsschiffe bewaffnet wurden, die eine große Zahl Geschütze und Bedienungsmannschaften der feindlichen Front entzogen;
5. dadurch, daß zahlreiche U-Boot-Abwehrformationen und Fliegertruppen im eigenen Lande aufgestellt werden mußten, die gleichfalls Geschützmaterial und Personal, das sonst der Front zur Verfügung stände, für sich in Anspruch nahmen;
6. durch den dringend notwendig gewordenen fortgesetzten Neubau von Handelsschiffen, der eine große Menge von Material (Metalle, Eisen und Kohle) den Munitionsfabriken zugunsten der Werften und von gelerntem Personal der Front entzog. (Gelegentlich einer am 11. Januar gehaltenen Rede im amerikanischen Frühstücksklub in London erklärte der Mu-

nitionsminister Winston Churchill laut „Times“ vom 12. Januar: „Lediglich infolge des Mangels an Schiffen habe ich den Granatenstahl, für dessen Bearbeitung Fabrikanlagen, Arbeiter, Geschütze und Geschützpersonal bereitstanden, um Hunderttausende von Tonnen verringern müssen!“);

7. dadurch, daß die für Heereszwecke requirierte Tonnenzahl nicht auf ihrer bisherigen Höhe gehalten werden konnte, da die Lebensmittel- und Kohlennot zur Freigabe von Hilfskriegsschiffen für den Handel zwingt,
8. und zwar in neuerer Zeit besonders durch die außerordentlich vielen Versenkungen von Kohlenschiffen, die den Ausfall und die Lahmlegung zahlreicher Fabriken und Werke in Italien zur Folge hatten.

Für den Landkrieg ist auf diese Weise, wie wir gesehen haben, der U-Boot-Krieg eine wesentliche Entlastung. Im Weltkriege aber, der letzten Endes in dem Zweikampf Deutschland—England entschieden wird, im Weltkrieg gibt das U-Boot die Entscheidung. Im Januarheft der „National Review“ sagt L. C. Cornford: „Gleichviel, ob Deutschland mit seinem Vorhaben, eine Entscheidung an der Westfront zu erkämpfen, Erfolg hat oder nicht, muß England sich darüber klar sein, daß ein deutscher Landsieg in keiner Weise Deutschlands Besiegung zur See beeinträchtigt. England auf dem Lande zu besiegen, bedeutet nicht, es überhaupt zu besiegen, sondern lediglich, England dazu zu bringen, zu dem Element zurückzukehren, auf dem es allmächtig. Für die Sicherheit Englands und der Vereinigten Staaten ist es wesentlich, daß Deutschlands Seemacht völlig vernichtet wird, weil es zu den Lebensbedingungen dieser beiden Staaten gehört, daß, ehe Deutschland von Übersee etwas bekommt, sie selbst vollständig gedeckt sind.“ Cronfords Ausführungen gipfeln in dem Satz: „Siegt England nicht über das Unterseeboot, dann wird England zugrunde gerichtet.“

Am Schlusse meiner Betrachtungen möchte ich daher kurz auf die U-Boot-Abwehrmittel zu sprechen kommen, die unsere Gegner gegen uns ins Leben gerufen haben.

Flugschriften des „Tag"

Neueste Hefte:

Nr. 9

Die päpstliche Friedensvermittlung

von

Prof. Dr. Martin Spahn

In einem besonderen, dieser Arbeit gewidmeten Leitartikel schreibt das Düsseldorfer Tageblatt: „Prof. Spahn hat sich ein großes Verdienst erworben, daß er die Geschichte der päpstlichen Friedensvermittlung und die Gründe ihres Scheiterns einwandfrei festgestellt hat. Er stützt sich dabei auf das veröffentlichte Material, auf Informationen unterrichteter politischer Kreise und insbesondere auch auf sorgfältig beobachtete und gesammelte, glaubwürdige und zuverlässige Nachrichten und Urteile, die in den mit den Ereignissen gleichzeitig erschienenen Zeitungen zu finden sind."

Preis 4 Mark

Nr. 11

Der Beamteneid im neuen Deutschland

von

Dr. Friedrich Everling

Die Einführung der republikanischen Staatsform hat die gesamte nationalgesinnte Beamtenschaft in einen schweren Gewissenskonflikt gebracht. Sie will das schwerbedrängte Vaterland nicht im Stich lassen, aber anderseits den ihrem König geleisteten Treueid nicht brechen. Während nun die Verfassung allen Staatsbürgern das Recht auf unbeschränkte politische Gesinnungsfreiheit gewährleistet, will die Regierung die Beamten durch den Beamteneid auf die republikanische Staatsform festlegen. Diesen Gegensatz und die daraus sich ergebenden Konsequenzen behandelt Dr. Everling in tiefgründiger Weise nach sittlichen und rechtlichen Gesichtspunkten.

Preis 2.50 Mark

Zu den Preisen kommt der ortsübliche Teuerungszuschlag hinzu.

AUGUST SCHERL G·M·B·H / BERLIN SW 68

Flugschriften des „Tag“

Neueste Hefte:

Nr. 12

Das Arbeitslosenproblem

von

Dr. Arthur Schlesinger

Die Bücherpost: „Unter demagogischem Druck sind überstürzte und fehlerhafte Maßnahmen getroffen worden, die das Arbeitslosen-Fürsorgewesen zu einem Krebsschaden an unserm Wirtschaftskörper gemacht haben. Der Verfasser begnügt sich nicht mit einer durchaus sachlich geübten Kritik des unhaltbar gewordenen Systems, sondern gibt wohldurchdachte und praktisch durchführbare Vorschläge für eine wirklich produktive Umgestaltung der Fürsorge. Er empfiehlt vor allem Verringerung der Unterstützung, Schaffung von Arbeitsgelegenheiten in Verbindung mit wirksam durchgeführtem Arbeitszwang, sowie eine vernünftige Regelung der Streikfragen.

Preis 2 Mark

Nr. 13

Der preußische Militarismus

von

Dr. Johannes Thiessen

Ohne Schönfärberei, mit gründlicher Sachkenntnis geht der Verfasser daran, die maßlos gehässigen Angriffe gegen den preußischen Militarismus zurückzuweisen. An der Hand eines geschichtlichen Rückblicks zeigt er die ihm innewohnenden hohen sittlichen Kräfte: den Sinn für Ordnung und Recht, das starke Verantwortungsgefühl, die Unterordnung des Individuums unter das Gemeinwohl. So erweist sich der von Auswüchsen befreite preußische Militarismus als das wirksamste Mittel zur Bekämpfung jenes Kapitalismus, der das Gemeinwohl seinen eigensüchtigen Interessen unterordnen will.

Preis 2.50 Mark

Zu den Preisen kommt der ortsübliche Teuerungszuschlag hinzu.

AUGUST SCHERL G·M·B·H / BERLIN SW 68

Flugschriften des „Tag“

Früher erschienen:

Bd. 1: *Otto Ernst*

Wer tötet seine Mutter?

Preis 0.80 Mark

Bd. 2: *Oberst Bauer*

Konnten wir den Krieg vermeiden, gewinnen, abbrechen?

Deutsche Zeitung: „Die Schrift des Obersten Bauer ist sachlich und kritisch einer der beachtlichsten Beiträge, die bislang zur Beantwortung der Schuldfragen vorliegen“.

Preis 2 Mark

Bd. 3: *Otto Ernst*

Mann der Arbeit, aufgewacht!

Kölnische Volkszeitung: „Das Schriftchen legt die Unmöglichkeit des Marxschen Systems in gemeinverständlicher Weise dar. Jeder Arbeiter (im weitesten Sinne genommen) sollte das Büchlein mit Verstand lesen.“

Preis 0.80 Mark

Bd. 4: *Oberst Bauer*

Der Irrwahn des Verständigungsfriedens.

Tägliche Rundschau: Wer immer daran interessiert ist, über die Entwicklung der letzten Etappe bis zur Revolution klar zu sehen, der wird darin eine Fülle wertvollsten Materials zur Beurteilung finden.“

Preis 2 Mark

Bd. 5: *Prof. Dr. G. Steinhausen*

Die Schuld der Heimat.

Eine sorgfältig abgewogene, Licht und Schatten in peinlicher Gerechtigkeit verteilende Darstellung all der inneren und äußeren Fehler und Sünden, die uns zum Zusammenbruch führten.

Preis 2 Mark

Zu den Preisen kommt der ortsübliche Teuerungszuschlag hinzu.

AUGUST SCHERL G·M·B·H / BERLIN SW 68

Flugschriften des „Tag“

Früher erschienen:

Bd. 6: *M. Pokrowski*

Aus den Geheimarchiven des Zaren

Süddeutsche Zeitung, Stuttgart: „... Diese Flugschrift des „Tag“ bringt geradezu vernichtendes Material über die verbrecherischen Kriegsvorbereitungen der Entente.“

Preis ***0.80*** *Mark*

Bd. 7: *General d. Inf. v. François*

Deutschlands Hungersnot

Der Gesellige: „Der Verfasser, der als Fachmann auf dem Gebiet des Verpflegungswesens gilt, gibt neben der Kritik am alten System der Zwangswirtschaft wohldurchdachte und wohlbegründete Vorschläge zur Hebung unserer Lebensmittelnot.“

Preis ***2*** *Mark*

Bd. 8: *Staatssekretär Dr. Karl Helfferich*

Fort mit Erzberger!

Kölnische Zeitung: „Seit Zolas J'accuse! ist keine zwingendere und überzeugendere Klage in die Welt gegangen, als sie dieses Schuldbuch des Herrn Erzberger enthält.“

Preis ***2*** *Mark*

Bd 10: *Dr. Curt Eckhardt*

An alle Frontsoldaten

Essener Allgem. Zeitung: „Das Werk rechnet in herzerquickender Weise mit den Geistern ab, die da künden, die Kluft zwischen Offizier und Mann sei der Hauptgrund des militärischen Zusammensturzes gewesen.“

Preis 2 Mark

Zu den Preisen kommt der ortsübliche Teuerungszuschlag hinzu.

AUGUST SCHERL G·M·B·H / BERLIN SW68

Archibald Hurd erzählt Anfang Januar 1918 im „Daily Telegraph", daß dem Marineamt der Vereinigten Staaten seit Eintritt Amerikas in den Krieg nicht weniger als 40 000 Vorschläge zur Abwehr von U-Booten eingereicht worden sind. Auf die hauptsächlichsten Abwehrmittel, die sich unsere Gegner im Laufe der Zeit ausgedacht haben, möchte ich im folgenden kurz eingehen. Es sind dies:

1. Steigerung des Handelsschiffsbaues.

Hierüber habe ich schon gesprochen und zum Ausdruck gebracht, daß dieser Weg nicht zum Ziele führen wird, schon aus dem Erfahrungssatz heraus, daß Zerstören immer leichter ist und schneller geht als Wiederaufbau.

2. Bewaffnung der Handelsschiffe.

Diese Maßnahme ist in den Ententestaaten sehr weit durchgeführt. Der Erfolg ist aber nur ein verhältnismäßig geringer. Er besteht darin, daß das U-Boot einem bewaffneten Dampfer gegenüber größere Vorsicht anwenden und mehr mit dem Torpedo als mit der Artillerie arbeiten muß. Einen positiven Erfolg durch Vernichtung eines deutschen U-Bootes haben diese Dampfer aber, soweit uns bekannt geworden ist, noch nicht gehabt. Dahingegen erleichtert die Bewaffnung uns insofern die Arbeit, als unsere U-Boote außerhalb des Sperrgebiets jeden Dampfer, der bewaffnet ist, genau so behandeln wie ein feindliches Kriegsschiff, also ohne Warnung versenken.

3. Bau unterseebootssicherer Schiffe.

Dieser Versuch ist schon öfter ins Auge gefaßt und erst Anfang dieses Jahres wieder von den Vereinigten Staaten. Hurd sagt darüber am 4. Januar 1918, daß man einem Schiff ja wohl Hohlräume und Längsschotten einbauen könne, daß dieser Bau aber sehr lange dauern würde. Dem englischen Unterhausmitglied Admiral Meux ist vom britischen Handelsamt mitgeteilt, daß der der Admiralität vorgelegene Plan zum Bau gegen Torpedoangriff sicherer Handelsschiffe nach Ansicht der Sachverständigen praktisch nicht

lohnt, da ein derartiges Schiff einen zu geringen Laderaum hat. In Wirklichkeit kann man ein Handelsschiff überhaupt nicht torpedosicher bauen, da jeder Treffer, selbst wenn er das Schiff nicht zum Sinken bringt, die Geschwindigkeit so herabsetzt, daß es dem U-Boot schutzlos preisgegeben ist.

4. Flöße statt Schiffe.

Man hoffte vielfach, daß man gewisse Materialien, z. B. Grubenholz, statt auf Schiffen auf großen Flößen nach England hereinbekommen könne, da diese von einem Torpedo nicht zu treffen seien. Der Leiter des englischen Schiffahrtamtes führte jedoch im Unterhause im vorigen Jahre (1917) aus, daß die englische Regierung die norwegischerseits angebotene Holzeinfuhr mit Flößen nicht erlauben könne, weil praktische Einwendungen dagegen sprächen.

5. Schleppzüge von Handelstauchbooten.

Am 31. Dezember 1917 hat das „Journal of Commerce" einen längeren Artikel gebracht, in dem es empfiehlt, Handelstauchboote in großen Mengen zu bauen und diese zum Schleppen einzurichten. Wenn ein feindliches U-Boot erscheint, so soll der Schlepper das Seil kappen, und das Tauchboot soll auf eine vorher befohlene Tiefe gehen, der Schlepper aber wird Hilfe herbeifunken. Das Blatt fordert, daß die Regierung sofort ein Probehandelstauchboot von 5000 Tonnen in Bau geben soll. Bei den ungeheuren Warenmengen, die England hereinbekommen muß, dürfte diese Maßnahme jedenfalls in diesem Kriege noch keine Rolle spielen.

6. Unsichtbarmalen.

Mit dem Unsichtbarmalen von Schiffen hat die englische Admiralität langwierige Versuche angestellt. Die Lehre von dem Unsichtbarmachen von Schiffen beruht auf der Anwendung des Thayerschen Gesetzes. Allgemein ausgedrückt ist dies eine Nachahmung der Natur in der Ausmerzung von Schatten, wodurch die Sichtbarkeit von Tieren in der Nähe für Zwecke des Angriffs oder der Verteidigung verringert

wird, und man soll das auf Schiffe anwenden können, indem man die Decke des Promenadendecks oder anderer Aufbauten weiß anstreicht, um so alle Schatten zu tilgen. Die wirkliche Erfahrung auf See hat dies als hinfällig erwiesen. Die Farbe selbst hängt ab von dem Lichte des Himmels und kann die Schatten nicht überwinden. Die bisher gemachten Erfahrungen zeigen, daß wir von der Erfindung einer Tarnkappe noch ziemlich weit entfernt sind.

7. Abblenden.

Nachdem die Handelsschiffe den Kriegsschiffen die Bewaffnung nachgemacht hatten, lag es nahe, daß sie auch von den anderen Kriegsmaßnahmen der Marine Gebrauch machen würden. Hierzu gehört das Abblenden bei Nacht. Daß dies bei der großen Zahl der die Meere befahrenden Handelsschiffe zu großen Gefahren führen kann und daher nur als eines der äußersten Mittel anzuwenden sein wird, liegt auf der Hand, um so mehr, als das abgeblendete Handelsschiff auch außerhalb des Sperrgebiets als Kriegsschiff behandelt, also ohne Warnung versenkt wird. Wenn die englische Admiralität trotzdem Mitte Januar 1918 das Abblenden aller englischen Handelsfahrzeuge angeordnet hat, so lassen sich hieraus die notwendigen Schlüsse leicht ziehen.

8. Einnebeln.

Wenn ein U-Boot in Sicht kam, griff man zu dem Mittel des Einnebelns. Dies hat in der ersten Zeit einige Handelsschiffe der Sicht der U-Boote und der Vernichtung entzogen. Jetzt wird das gerade Gegenteil dadurch erreicht, indem die U-Boote nämlich gerade auf diese Nebelstellen zuhalten und so das bis dahin vielleicht nicht bemerkte Schiff entdecken.

9. Ausbau der Unterwasserschallsignale.

Durch Vervollkommnung der Technik des Unterwasserschallsignalwesens will man das unter Wasser nicht verwendungsfähige Auge durch das Ohr ersetzen. Hierdurch gelang es in erster Zeit verschiedentlich den U-Bootjägern, U-Boote

aufzuspüren, was unseren Kommandanten häufig unbequem wurde. Inzwischen wurde eine Abhilfe geschaffen, die diese Gefahr für unsere U-Boote ausschalteten.

10. Unwirksammachen des Torpedos.

Da man mit Torpedonetzen nicht über wenige Seemeilen fahren kann, hat man versucht, den ankommenden Torpedo dadurch unwirksam zu machen, daß man Stahlnetze mit Schwimmern konstruierte, die man dem ankommenden Torpedo entgegenwarf. Dies setzt voraus, daß man erstens den Torpedo kommen sieht, zweitens das Netz richtig wirft und drittens schnell genug wirft. In der Praxis ist dies unmöglich.

11. Bildung von Geleitzügen.

Der Geleitzug an sich hat folgende Nachteile:

a) bei der Abfahrt entsteht ein Zeitverlust, da die fertig beladenen Schiffe auf die anderen Schiffe warten müssen.
b) Die Fahrtgeschwindigkeit muß sich nach dem langsamsten Schiff richten.
c) Durch das Fahren im Verbande, also dadurch, daß das einzelne Schiff mit seinen Umdrehungen dauernd herauf- und heruntergehen muß, um auf Position zu bleiben, wird das Material stärker beansprucht.
d) Ebenso wird das Personal durch das Positionhaltenmüssen stärker angestrengt.
e) Da das Fahren im Verbande sehr erschwert ist und die Handelsseeleute diese Art der Seefahrt nicht gewohnt sind, ergeben sich leicht Zusammenstöße und sonstige Seeunfälle. Bei Nebel oder Sturm ist das Fahren daher kaum möglich.
f) Die Benutzung der U-Boot-Abwehrmittel, Artillerie und Rammversuch, ist im Verbande schwieriger als für das allein fahrende Schiff.
g) Bei der Ankunft entsteht gleichfalls ein Zeitverlust, da bei plötzlichem Eintreffen einer größeren Zahl

von Schiffen die Häfen leicht verstopft werden und die Ausladevorrichtungen nicht genügen.

h) Das Geleitzugwesen erfordert eine bedeutende Zahl von Begleitfahrzeugen, die den eigentlichen Aufgaben der Marine Personal und Schiffsraum entziehen.

Trotz dieser erheblichen Nachteile brachte das Geleitzugwesen dem Gegner zunächst gewisse Vorteile, da es den U-Booten meist nur gelang, aus einem Geleitzug einen Dampfer herauszuholen. Inzwischen haben sich aber die Kommandanten an die Geleitzüge gewöhnt, und heute ist es keine Seltenheit mehr, daß ein U-Boot von einem Geleitzug 2, 3 oder 4 Dampfer nacheinander versenkt oder sogar den ganzen Geleitzug vernichtet.

12. Sperrung der U-Boot-Anmarschstraßen durch Minen.

Dies geschieht, wie ich bereits ausführte, in ausgiebigster Weise durch feindliche Minen. Die nötige Vorsicht und die aufopferungsmutige Arbeit unserer Minensuchflottillen verhindern hier die beabsichtigte Wirkung.

13. Verwendung von Fischkuttern.

Zahlreiche Fischkutter sind dauernd in Fahrt, die große, mit Steinen beschwerte Stahlnetze hinter sich herziehen. Da das Meer groß ist, kann diesen Fahrzeugen nur ein Zufallserfolg beschieden sein, genau wie man wohl von einem Dachziegel getötet werden kann.

14. U-Boot-Netze.

Neben diesen geschleppten Netzen verwenden die Gegner häufig U-Boot-Netzsperren, in denen sich das U-Boot fangen sollte. Gar mancher U-Boot-Kommandant hat mal in solch einem Netz gesessen und die Befreiung seines Bootes hieraus nur seinem seemännischen Können verdankt. Daß sich auch dieser feindlichen Maßnahme gegenüber eine Abwehrmaßnahme finden ließ, auf die ich hier nicht näher eingehen kann, liegt auf der Hand.

15. U-Boot-Fallen.

U-Boot-Fallen, d. h. also verkleidete Schiffe, die sich, sobald das U-Boot dicht heran war, demaskieren, waren den U-Booten nur solange gefährlich, als man mit dieser List des Gegners nicht rechnete. Heute sind sie wenig wirkungsvoll, da die Kommandanten diesen Fahrzeugen gegenüber die nötige Zurückhaltung bewahren.

16. Wasserbomben.

Kleine Kreuzer, Torpedoboote, Kanonenboote, schnelle Motorboote sind in allen Gewässern zur Bewachung stationiert, um, wenn sich ein U-Boot zeigt, Wasserbomben zu werfen. Diese können den U-Booten recht unangenehm werden, vorausgesetzt, daß sie treffen. Der U-Boot-Bau trägt neuerdings dieser Gefahr Rechnung.

17. Flugzeuge.

Die gleichen Bomben verwenden Flugzeuge, die zunächst für die U-Boote eine große Gefahr bildeten, da man mit dem Periskop ein Flugzeug, das über dem U-Boot Bomben warf, nicht sehen konnte. Dieser technische Mangel ist inzwischen behoben und dadurch die Gefahr auf ein Minimum herabgemindert.

18. Bau eines Kanaltunnels.

Das dieser Gedanke wiederholt erwogen ist, ist bekannt. Bisher hat sich aber ein Mac Allan noch nicht gefunden.

19. Entgallipolisierung der Schiffahrt.

Der Leitartikel des Londoner „Star" vom 18. Januar 1918 fordert, den dringend notwendigen Schiffsraum dadurch zu ergänzen, „daß England die exzentrischen Operationen in Saloniki, Palästina und Mesopotamien aufgibt und endlich aufhört, Englands Mannschaft und Englands Schiffsraum zu gallipolisieren. Die Macht autokratischer Dummheit in England, wenn sie hinter einem Schleier ar-

beitet, sei ungeheuer groß. Dummheit könnte sogar imstande sein, im geheimen eine sterbende Nation und ein erlöschendes Weltreich ins Sterbetuch zu hüllen."

20. Absperrung der Nordsee.

Ein gewaltiges Netz sollte die ganze Nordsee absperren. Im Süden, im Kanal hatte man dies tatsächlich erreicht und zwischen England und Frankreich ein ungeheures Netz gespannt, an dem Tausende von Arbeitern monatelang gearbeitet hatten. Inzwischen ist dies Netz längst der Vernichtung anheimgefallen. Immerhin war diese Strecke nur 30 Kilometer lang. Das Stahlnetz brauchte daher nur eine Länge von 30 000 Metern und eine Höhe von 20 Metern zu haben, während ein zwischen Norwegen und Schottland zu spannendes Netz um ein erhebliches größer sein müßte. Die Abmessungen dieses Netzes sollten sein: Höhe 60 Meter, Länge 425 000 Meter. Es sollte aus Stahlstäben von 1,25 Zentimeter Dicke bestehen. In den Maschen sollten kugelförmige Bomben mit 8 Kilogramm Trinitrotoluol 12 Meter unter Wasser angebracht werden, außerdem eine große Zahl größerer Minen nahe der Oberfläche. Die Kosten des Netzes waren auf etwa über 200 Mill. Mark berechnet. Wie weit die englische Regierung diesem Gedanken nähergetreten ist, wissen wir nicht. Die Herstellung wird nicht einfach sein, das Legen des Netzes aber wird außerordentliche seemännische Schwierigkeiten bereiten. Wenn die englische Marine es trotzdem fertig bringt, werden wir vor ihr den Hut abnehmen — und es dann wegsprengen, genau wie das zwischen Dover und Calais.

21. Zerstören der U-Boot-Basen.

Wenn ich von all den kleinen lächerlichen Mitteln absehe, die die englischen Zeitungen fast täglich bringen, wie erst die vor wenigen Tagen wieder vorgeschlagenen Bekanntmachungen auf schwimmenden Leinwandtafeln überall auf den Ozeanen mit Angaben von Summen, die unter denjenigen U-Boot-Besatzungen verteilt werden, die sich frei-

willig ergeben, wenn ich von all diesen Rezepten absehe, die die Not der Stunde ins Leben wirft, bleibt schließlich nur noch ein Mittel: Die Basis der U-Boote zerstören. Deutschland hat deren zwei: Flandern und die deutsche Bucht der Nordsee. Flanderns Küste ist von zwei Seiten angreifbar: vom Lande her und von See her. Und gar manchem drängt sich immer wieder die bange Frage auf: Können wir Ostende und Zeebrügge halten?

Daß sie zu Lande nicht durchkommen, dafür sorgt die eiserne Mauer des Generalfeldmarschalls v. Hindenburg. Aber von See her. Werden wir es halten? Wir hören von großen Vorbereitungen Englands. Die große Flotte, die so lange stillgelegen, scheint in emsiger Tätigkeit, und bisweilen scheint es, als ginge etwas vor. Geht etwas vor?

Was geht vor? Werden wir die Küste halten? Ihr, die ihr sie bewacht seit über drei Jahren, werden wir es schaffen? Und wir wandern von Lombarzyde Bad durch das Trümmerfeld, das einst Westende geheißen, durch das zerschossene Middelkerke, durch die Schützengräben von Raverzyde über die Strandpromenade in Ostende mit ihren einsamen Posten, durch Bredene und Den Hahn, Blankenberge und Zeebrügge, Dünbergen und Knocke. Fort reiht sich an Fort, Geschütz an Geschütz, Unterstand an Unterstand, Verhau an Verhau, genau wie in der Landfront, nur dauernder alles und fester und größer gebaut. Unendliche Mengen von Stacheldraht sandte Maubeuge an die Küste. Und doch ist's wie ein großer Blumengarten. Die Männer, die man von ihren Schiffen herunternahm, sie haben sich hier den Traum ihrer Sehnsucht verwirklicht. So sauber und behaglich und doch so praktisch und zweckhaft ist's bei ihnen, als wär's ihr Altenheim. Täglich wirft das Meer englische Minen an den Strand. Die wertvolle Ladung wird den eigenen Beständen zugeführt. Die Minengefäße selbst aber, soweit sie nicht das Staatsinteresse beansprucht, geben herrliche Blumentöpfe ab, krönen das Mauerwerk oder melden in künstlerischen Aufschriften Name oder Taten des Forts. Werke sind hier entstanden, wie sie dauerhafter und großartiger nicht gedacht

werden können, Werke von strotzender Kraft, auferbaut von einer Erfinderkunst und einer Zweckssicherheit, die ihresgleichen sucht. Und in diesen Werken lebt und webt der Seemann sein Seemannsleben.

Und fragst du sie: Was geht vor? Wird es gelingen? Sie schütteln den Kopf, sie wissen nicht, was drüben vorgeht, aber das eine wissen sie: Ehe britische Soldaten an Flanderns Küste landen, eher zerbricht die Welt. Und ein Zutrauen blitzt dir entgegen aus den klaren Augen, und eine Sicherheit und Kraft leuchtet dich an, daß du es im innersten Herzen fühlst und weißt: Hier kommt kein Engländer lebend an Land.

Und die Deutsche Bucht der Nordsee? Wie steht es um Deutschlands Seeleute bei der Verteidigung der Deutschen Bucht der Nordsee?

Wir Deutschen sind das Volk der Dichter und Denker, der Philosophen und Ideologen. Wir suchen die Dinge von allen Seiten zu erfassen, Objektivität ist unsere Stärke. Wer aber die Dinge von allen Seiten betrachtet, wer ganz objektiv ist, der steht über den Parteien, d. h. ins praktische Leben übersetzt, der sitzt zwischen den Stühlen. Wer im Kampfe steht, wie es der Seemann täglich tut mit dem Element, das er meistern muß, wer im Kampfe steht, der muß Partei nehmen.

Im Kampfe gibt es nur ein Für und Wider
Und die Parole Sklave oder frei;
Selbst die Götter stiegen vom Olymp hernieder
Und kämpften auf den Zinnen der Partei.

Mag das Dichterwort: „Iliacos intra muros peccatur et extra“ noch so wahr und noch so schön sein, wer kampfbereit vor den ilischen Mauern steht, dem Gegner den Eintritt zu wehren, der darf die Sünden der Troer nicht sehen, der muß die Ohren sperren gegen Kassandras Seherruf, der muß glauben an die Götter und an die gute Sache und die Zukunft der Priamiden. Und der Seemann glaubt an seine Sache. Mit einer Zähigkeit und Treue und Härte und mit

einem Glauben, der fest verankert ist in seinem tiefsten Innern. Ein altes arabisches Sprichwort sagt: „Der Starke behauptet, der Schwache beweist". Ein Wort, das man über manches Seemannsleben schreiben kann, ein Wort, unbrauchbar vielleicht für den Frieden, aber für den Kampf ein gutes Wort.

Und der Führer? Wir haben einen Flottenchef, dessen Stirn schon der Lorbeer vom Skagerrak kränzt, den nicht nur die deutsche Gediegenheit des Wissens aus der Menge hebt, nicht nur die Erprobtheit des Könnens und die Nüchternheit klarer Überlegung zum Führer stempelt, sondern in dem, wie nur in je einem, die ganze Kraft der Verantwortung lebendig ist und der getragen wird von dem Vertrauen der ganzen deutschen Wehrmacht zur See, einem Vertrauen, das kein Sturm entwurzeln kann.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44.

Verlag von **Karl Siegismund**, Berlin SW., Dessauerstr. 13

Unsere Feinde und wir

Von **Karl Georg Regenborn**, Dr. jur., Oberregierungsrat in Liegnitz.
19. bis 24. Tausend. 96 Seiten groß 8°; Preis im Umschlag M. 1,—

Der besondere Wert der Schrift beruht auf der Verwertung der belgischen Gesandschaftsberichte, in denen die Politik unserer Feinde in den letzten Jahren vor dem Kriege Schritt vor Schritt verfolgt und zugleich immer wieder die Friedensliebe des Deutschen Kaisers und Volkes festgestellt wird.

Die von warmer Begeisterung erfüllte kleine Schrift ist klar und volkstümlich geschrieben und aufs beste geeignet, den Zweck der Aufklärung zu erfüllen.

Vom Leben und Kämpfen der Staaten und Völker

Von **Dr. Eberhard Faden**, Leutnant d. Res. im 7. Westpr. Inf.-Rgt. Nr. 155.
48 Seiten groß 8°; Preis geheftet M. —,60. 5. bis 12. Tausend.

Auf mehrfache Anregung aus der Front ist dies kleine Buch von einem Feldsoldaten für Feldsoldaten geschrieben. Es behandelt die Grundlagen des Staats- und Volkslebens als Niederschlag der Unterhaltungen, die der Verfasser mit seinen Leuten im Schützengraben darüber geführt hat. Es ist in einfacher und kräftiger Sprache gehalten, so wie der Soldat spricht und versteht, und verlangt keinerlei Vorkenntnisse.

Schützengraben-Bücher für das deutsche Volk

Heft 1—100. — Jedes Heft umfaßt 48—72 Seiten und kostet 20 Pfg.!
Bisher über 12 Millionen verbreitet!

Unsere bekanntesten und berufensten Autoren, u. a. Admiral Hollweg, Oberreg.-Rat Dr. jur. Regenborn, Univ.-Prof. Dr. Hintze, Dr. Stresemann, M. d. R., v. Forstner, Kapitän-Leutn., Prof. Dr. Oncken usw., haben es sich zur Aufgabe gemacht, besonders die im Felde stehenden, aber auch die daheimgebliebenen Volksangehörigen in knapper, leicht verständlicher Form über die großen nationalen Fragen, namentlich über die Ursachen des Weltkrieges, die wirtschaftlichen Verhältnisse in Stadt und Land, deren Umformung nach den Bedürfnissen des Krieges, die Bedeutung des Krieges für Deutschlands Zukunft aufzuklären und zur selbständigen Beurteilung der großen Zeitaufgaben anzuleiten.

Wir schaffen's!

Von **Bodo Zimmermann**, Hauptmann im Generalstabe der Armee, kommandiert zum Kriegspresseamt.
Preis M. —,50. — 150 000 Exemplare innerhalb 4 Wochen abgesetzt!

Die Goslarsche Ztg. schreibt: Selten ist wie hier ein Buch vom Durchhalten und Siegen in so knappen, überzeugenden Zügen geschrieben worden. Auf den geschichtlichen Ereignissen dieses Krieges seit seinem Anfang baut sich des Verfassers Zuversicht: „Wir schaffen's!" auf. Daß uns dieses „Wir schaffen's!" von berufenem Munde zugerufen wird, erhöht seinen Wert und wird alle diejenigen stärken, die drum und dran waren, ein Fragezeichen hinter solchen Ausruf zu setzen, ja, es schon getan haben. Mit Vertrauen können wir den kommenden Monaten entgegengehen: „Wir schaffen's!"

Noch einen Ruck

Von **Bodo Zimmermann**, Hauptmann im Generalstabe der Armee
Preis M. —,50

Diese Broschüre hat sich in kürzester Zeit Tausende von Freunden erobert. Auch hierin finden wir wieder den äußerst gediegenen, dem Verfasser eigenen Erzählerton.

Verlag von Karl Siegismund, Berlin SW., Dessauerstr. 13

3 0112 072651448

Der Anteil der deutschen Seemacht am kommenden Siege

Von

Karl Hollweg
Kontre-Admiral

Preis M. 1,50 Preis M. 1,50

Was „Seemacht" in dem heutigen Völkerringen bedeutet, wie die deutsche Flotte der kriegserregenden, kriegsverlängernden englischen Seemacht entgegenwirkte, wie sie sich den wechselnden Aufgaben des Krieges anpaßte, will die 80 Seiten starke Druckschrift dem Leser vor Augen führen.

Der Verfasser ist bekannt geworden durch sein im Vorjahr erschienenes, viel gelesenes Buch „Unser Recht auf den U-Boot-Krieg".

Daß der U-Boot-Krieg, seine Entstehung, seine für England katastrophalen Wirkungen und seine erhebenden Erfolge auch hier einen breiten Raum einnahmen, ergibt sich ohne weiteres.

Ohne Zahlenballast, in gemeinverständlicher Sprache, auf bestes Material und gutes historisches Wissen gestützt, wird die Bilanz des bisherigen U-Boot-Kriegs gezogen.

Aufgebaut auf die Schlachtenerfolge unserer siegreichen Armeen ist die deutsche Seemacht trotz ihrer zahlenmäßigen Unterlegenheit zum entscheidenden Faktor für Kriegsende und Sieg geworden.

Die Schrift will Verständnis erwecken für die jetzige und zukünftige Bedeutung deutscher Seemacht. Sie will den Willen zum Durchhalten, den Glauben an einen deutschen Sieg bei allen denen stärken, die nicht gesonnen sind, sich und Deutschlands Geschichte fortab für alle Zukunft der englischen Seetyrannei bedingungslos auszuliefern.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W 8, Mauerstr. 43. 44.